ASSOCIATION NATIONALE DES CONCESSIONNAIRES D'ÉQUIPEMENT DE MOBILITÉ

(ANCEM)

DIRECTIVES

NMEDA

NATIONAL MOBILITY EQUIPMENT DEALERS ASSOCIATION

ÉDITION 2014

CONDITIONS

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Ajouté le 28 septembre 2004	Page 1 de 1

L'Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité (ANCEM) vous accordera une licence restreinte, non exclusive et non cessible pour l'utilisation du présent document à condition de lire attentivement le document en entier et d'en accepter les conditions. Le fait d'ouvrir le présent document signifie votre acceptation et votre engagement aux conditions suivantes :

- Ce document est à l'usage exclusif des membres de l'ANCEM, et ne peut être utilisé qu'en conformité avec les conditions de la présente licence.
- Le contenu du présent document et son support sont des produits propriétaires de l'ANCEM.
- Le contenu du présent document ne peut être reproduit, copié, distribué, saisi dans une base de données informatique, ou utilisé de quelque autre façon, sous aucune forme, ou par quelque autre moyen, en tout ou en partie, sauf à des fins de référence individuelle, personnelle et confidentielle par le membre, sans l'approbation écrite préalable de l'ANCEM.

AVERTISSEMENTS et AVIS DE NON-RESPONSABILITÉ

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Ajouté le 28 septembre 2004	Page 1 de 1

L'Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité décline expressément toute responsabilité pour les dommages de quelque nature que ce soit qui pourraient découler de l'utilisation de ce document ou des erreurs qu'il pourrait contenir.

Ces Directives ne sont pas des instructions pour la modification des véhicules ou l'installation d'équipement. Les Directives présentent plutôt une information de nature générale, parmi tant d'autres, qui devrait être utilisée par le concessionnaire d'équipement de mobilité. L'utilisation de ces Directives exige un niveau de connaissances approprié du domaine des installations et modifications des véhicules, une connaissance des directives actuelles et reconnues du secteur, ainsi qu'une connaissance de la réglementation en vigueur et des meilleures pratiques courantes. Un bon travail ne peut pas être accompli en s'appuyant uniquement sur ces Directives.

Ces Directives ne sont pas un manuel de formation en matière de modification ou d'installation. Une formation adéquate par les fabricants des produits est un prérequis à l'utilisation des présentes Directives, et celles-ci ne devraient pas être utilisées en remplacement d'une formation adéquate.

Ces Directives ne fournissent aucune information au sujet de la formation en matière de sécurité concernant des travaux particuliers, les aires de travail, ou les outils utilisés pour les interventions mentionnées. Toute question relative à la sécurité relève entièrement de l'utilisateur des présentes, à qui seul incombe la responsabilité d'éviter toute blessure ou dommage matériel.

AVERTISSEMENT: L'omission de suivre attentivement les instructions particulières du fabricant et les meilleures pratiques de l'industrie, ou d'être adéquatement formé, peuvent causer des accidents, des blessures, ou la mort.

En contrepartie partielle de l'utilisation des présentes Directives, le membre de l'ANCEM s'engage, dans toute la mesure permise par la loi, à prendre fait et cause pour, indemniser, et dégager de toute responsabilité, l'Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité (ANCEM), ses mandataires, employés, dirigeants, administrateurs, et sous-traitants, à l'égard de toute réclamation, poursuite, ou procédure faite ou intentée par toute personne ou entité, y compris notamment les honoraires extra-judiciaires d'avocats, découlant de l'utilisation par le membre de ces Directives ou de son contenu.

PRÉAMBULE AUX DIRECTIVES

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 18 janvier 2012	Page 1 de 1

INTRODUCTION

L'Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité (ANCEM) a été formée par des concessionnaires d'équipement de mobilité afin d'assurer la promotion et le soutien des membres qui modifient des véhicules pour les personnes handicapés. Dans cette lancée, ANCEM a établi ces Directives pour favoriser l'uniformité, la qualité et la conformité. Suivant les règlement et la mission de l'ANCEM, un programme d'assurance qualité (PAQ) a été créé pour assurer que l'équipement adapté est toujours de haute qualité et que des pratiques commerciales étiques sont suivies. Les Directives ANCEM font partie intégrante du programme d'homologation, offrant au concessionnaire d'équipement de mobilité les pratiques d'installations les mieux connues.

BUT

Les Directives de l'Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité ont pour but de guider et d'aider les concessionnaires d'équipement de mobilité à effectuer des modifications de véhicules pour les personnes handicapées. Les Directives sont établies pour assurer que l'équipement adapté aux véhicules est installé, et les modifications faites, selon des pratiques commerciales reflétant les plus hautes normes de l'industrie. Le concessionnaire et installateur d'équipement de mobilité doit utiliser les Directives de concert avec les instructions d'installation du fabricant de l'équipement, les pratiques recommandées par la *Society of Automotive Engineers* (SAE), les pratiques et normes de sécurité de la *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA) et/ou de Transport Canada, ainsi que toute autre document applicable.

PORTÉE

Les consommateurs, les installateurs, les professionnels de domaines connexes, les fabricants, les employés, les chercheurs, les responsables des politiques, et le public sont encouragés à s'attendre à ce que les modifications aux véhicules soient faites en conformité avec les Directives de l'ANCEM, les instructions d'installation du fabricant, les pratiques recommandées par la SAE, et les pratiques et normes de sécurité de la NHTSA et de Transport Canada applicables. La mise en oeuvre de ces Directives requiert du jugement et une connaissance des autres directives ou règlements applicables. Il pourrait y avoir un conflit entre les Directives de l'ANCEM, la législation, les directives de la source du financement, ou les procédures d'installation du fabricant. Afin d'assurer le meilleur résultat pour le consommateur, le processus de modification sera régi par la norme la plus exigeante.

Important : Ce document a été préparé en fonction de l'information la plus récente disponible au moment de sa publication. L'information peut changer selon les modèles et équipements plus récents.

INDEX DES DIRECTIVES

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 18 janvier 2012	**Page 1 de 2**

Partie	Titre	Page
Section 1	**Orientation générale**	
1	NHTSA, NSVAC et les exceptions à l'interdiction de rendre inopérant	7
2	Documentation sur le consommateur	12
3	Les meilleures pratiques générales	14
4	Pratiques de service recommandées	17
5	Capacités nominales du véhicule	20
6	Spécifications électriques générales	21
7	Définition des éléments de haute technologie et de technologie traditionnelle	25
Section 2	**Dispositifs et modifications de technologie traditionnelle**	
8	Modifications à l'accélérateur et aux pédales de freins ou d'embrayage	27
9	Élévateurs et compartiments de toit pour fauteuils roulants	28
10	Frein pour la formation des conducteurs	29
11	Bases de sièges électriques	30
12	Agrandissement des portes	31
13	Commandes extérieures de portes et d'élévateurs	32
14	Planchers abaissés	33
15	Accélérateur à gauche	35
16	Commandes manuelles	37
17	Frein de stationnement	39
18	Ouvre-portes électriques	40
19	Toits surélevés	41
20	Sièges	42
21	Rallonge de colonne de direction	43
22	Dispositifs de direction	44
23	Dispositifs de d'aide au transfert	45
24	Commandes d'accessoires sur la colonne de direction	46
25	Élévateurs pour fauteuils roulants et triporteurs	47
26	Arrimage des fauteuils roulants et des triporteurs	48
27	Planchers pour fauteuils roulants	50
28	Plate-forme élévatrice électrique pour conducteur en fauteuil roulant	51
Section 3	**Dispositifs et modifications de haute technologie**	
29	Systèmes de freinage de réserve	52
30	Systèmes de direction hydraulique de réserve	53
31	Interface électronique avec le véhicule	54
32	Fonctionnement du sélecteur de vitesses	55
33	Systèmes de volant horizontal	56
34	Systèmes d'accélération et de freinage assistés	57
35	Systèmes de freinage à effort réduit	58
36	Systèmes de direction hydraulique à effort réduit	59
37	Systèmes de direction à distance	60
38	Systèmes de commandes secondaires	61
39	Systèmes de verrouillage	62

INDEX DES DIRECTIVES

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Partie	Titre	Page
Section 4	**Références et Annexes**	
	• Illustrations	63
	• Références clés	65
	• Annexe A, Titre 49, Code des règlements fédéraux (É.-U.), Partie 571 - Description sommaire des FMVSS-NSVAC	67
	• Annexe B, Convention sur le service hors zone pour les concessionnaires ANCEM	72
	• Annexe C, Glossaire - Équipement adapté - Industrie automobile	74
	• Annexe D, Étiquettes et descriptions	85

1 - NHTSA et LES EXCEPTIONS À L'INTERDICTION DE RENDRE INOPÉRANT

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 18 janvier 2012	Page 1 de 5

But
Présenter aux membres de l'ANCEM l'information dont ils se serviront pour préparer la documentation requise pour démontrer la conformité à la réglementation gouvernementale lors des modifications aux véhicules pour les personnes handicapés. Cela comprend l'usage approprié de la dispense à l'interdiction de rendre inopérant, référence 49 CFR 595.7 (*Code of Federal Regulations*; codification des règlements fédéraux américains).

Portée
ANCEM interdit de rendre inopérantes les caractéristiques des véhicules qui ont un impact sur la conformité au normes de sécurité des véhicules. En raison de la nature de nos activités, l'interdiction de rendre inopérant a été amendée afin de permettre des modifications à certains éléments visés par les Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS). Les dispenses sont très spécifiques et ne sauraient être perçues comme étant globales. Ordinairement, elles ne s'appliquent qu'à certaines parties de la norme FMVSS en question. Le défaut de se conformer à la dispense rend passible de peines sévères, allant jusqu'à la responsabilité civile.

La plupart des modifications nécessitent qu'un formulaire « Rendre inopérant » soit rempli et qu'une étiquette soit affixée au véhicule. Il y aura très peu de cas où le formulaire ne sera pas requis.

Exigences

1.1 Toute entreprise de réparation de véhicules qui modifie les véhicules automobiles afin de permettre aux personnes handicapées de les conduire, où d'y prendre place comme passager, et prévoit faire la demande prévue à la disposition 49 CFR 595.7, doit transmettre les renseignements suivants à :

The Administrator
National Highway Traffic Safety Administration
400 Seventh Street SW
Washington, DC, USA 20590

- Nom complet de l'entreprise de réparation de véhicules (particulier, entité, société) qui effectue la modification.
- Domicile et lieu de constitution de l'entreprise de réparation, le cas échéant.
- Une déclaration que l'entreprise de réparation modifie un véhicule automobile afin de permettre à une personne handicapée de le conduire, où d'y prendre place comme passager, et entend se prévaloir de la dispense prévue en vertu de 49 CFR 595.7.
- S'applique uniquement aux membres régis par les lois des É.-U.

1.2 Chaque entreprise de réparation tenue de fournir des informations en vertu du paragraphe ci-dessus devra le faire au plus tard 30 jours après la modification initiale du véhicule aux fins de permettre à une personne handicapée de le conduire, où d'y prendre place comme passager. Chaque telle entreprise devra maintenir sa demande à jour en communiquant toute nouvelle information pertinente dans les 30 jours suivant le changement.

1.3 Dans tous les cas où un dispositif de sécurité à été modifié de façon qui pourrait le rendre inopérant, le formulaire « Rendre inopérant » doit être rempli, et une copie doit être donnée au client et une autre conservée au dossier permanent du véhicule pour 7 ans (à compter du 1er janvier 2014). Cela relève de la réglementation fédérale. Le formulaire doit faire partie de la déclaration de charge utile.

1.4 Tout véhicule dont la conformité repose sur la dispense « rendre inopérant » doit porter une étiquette permanente sur le montant de la porte coté conducteur se lisant comme suit :

« **Ce véhicule a été modifié en conformité avec 49 CFR 595.6 et pourrait ne plus être conforme à toutes les Federal Motor Vehicle Safety Standards en vigueur lors de sa fabrication.** » (L'étiquette devra mentionner le nom et l'adresse municipale de l'entreprise qui a effectuée la modification.)

1.5 Si la modification ajoute plus de 100 kg (220 lb) au poids du véhicule, le client devra être avisé de la nouvelle capacité de charge utile. L'avis doit mentionner si cela tient compte ou non du poids d'un fauteuil roulant, et la nouvelle capacité de charge sera inscrite sur le formulaire « Rendre inopérant ».

Important : Il est de la responsabilité de l'installateur d'assurer que la capacité de charge du véhicule, suite aux modifications, est suffisante pour prévoir une capacité de 68,2 kg (150 lb) par position assise, y compris les positions d'ancrage de fauteuils. Si la capacité de charge du véhicule est insuffisante pour permettre le nombre de positions assises sans dépasser le Poids nominal brut du véhicule (PNBV), le nombre de positions assises devra être réduit afin d'assurer la conformité. (Le retrait des ceintures de sécurité n'est pas un moyen acceptable d'éliminer une position assise.) Il est interdit de livrer au client un véhicule dont la capacité de charge est insuffisante.

1.6 S'il y a incertitude à savoir si une modification rend une norme de sécurité inopérante, l'installateur doit remplir les formulaires et faire les calculs relatifs au poids. L'installateur doit mentionner toute réduction de la capacité de charge du véhicule si celle-ci est réduite de plus de 100 kg (220 lb).

1.7 **RÉFÉRENCE :** Les Federal Motor Vehicle Safety Standards (FMVSS) et les dispenses spécifiques accordées par la NHTSA sont détaillées ci-dessous. De plus, certains exemples de modifications et d'installations spécifiques qui sont touchées par la norme de sécurité en question sont donnés.

- **FMVSS 101 – *COMMANDES ET AFFICHAGES*** - Permet aux commandes d'être actionnées par un moyen autre que la main ou le pied. Les produits visés par cette norme sont toute commande secondaire qui n'est plus actionnée par la main ou le pied. Par exemple, les appuie-têtes électriques, les accoudoirs détachables, les produits activés par la voix. Les contrôles qui sont ajoutés ou déplacés doivent, si possible et pertinent, être identifiés selon la norme FMVSS 101 et, si un nouveau symbole est utilisé, il doit être de la couleur requise et illuminé si nécessaire. (Sauf S5.2(a), S5.3.1, S5.3.2, et S5.3.5 de cette disposition.) **P. ex. : appuie-têtes électriques, accoudoirs détachables, produits activés par la voix.**

- **FMVSS 108 – *TÉMOINS LUMINEUX, RÉFLECTEURS ET ÉQUIPEMENT CONNEXE*** - S'il n'est pas possible de garder le dispositif de retour automatique du clignotant, il peut être rendu inopérant si la commande du clignotant doit être modifiée ou si le véhicule est modifié pour être conduit sans volant. S5.1.1.5 de 49 CFR 571.108, dans le cas d'un véhicule modifié pour être conduit sans volant, ou pour lequel il n'est pas possible de garder le dispositif de retour automatique du clignotant installé par le fabricant.

- **FMVSS 114 – *SYSTÈME DE VERROUILLAGE PAR CLÉS*** – Cette norme a été conçue initialement pour prévenir les accidents suite à un vol, et le déplacement du véhicule, que la clé soit dans le contact ou non. Lorsque la modification permet de faire fonctionner le véhicule sans l'insertion d'une clé, maintenir le dispositif de verrouillage de la transmission si possible. **Les modifications au système de verrouillage n'exige pas que le nombre de combinaisons du système rencontre la norme. Aussi, l'exigence d'un avertisseur lorsque la clé est laissée dans le dispositif de verrouillage lorsque la porte est ouverte ne s'applique pas.** S4.4 et S4.5 de 49 CFR 571.114, dans tous les cas où le système de verrouillage par clés de série doit être modifié. S4.4. Pour chaque type de véhicule produit par un fabricant, le nombre de combinaisons différentes pour le dispositif de verrouillage par clé exigé par S4.2 doit être au moins 1 000, ou le nombre de véhicules fabriqués, selon le moins élevé. Les mêmes combinaisons peuvent être utilisées pour plus d'un type de véhicule.
  S4.5. Un avertisseur doit être activé lorsque la clé requise par S4.2 demeure dans le dispositif de verrouillage lorsque la porte est ouverte.

- **FMVSS 118 – *VITRES À COMMANDES ÉLECTRIQUES*** – Une clé n'est pas nécessaire dans les positions On (Marche), Start (Démarrer), ou Accessory (Accessoires) pour que fonctionnent les vitres ou les toits ouvrants. L'installateur devra toutefois s'assurer que le système électrique du véhicule est en position ON (Marche) ou Accessory (Accessoire) pour que les vitres fonctionnent. **Par ex. : Toute modification qui permettrait que les vitres électriques fonctionnent sans clé dans le contact.** S4(a) de 49 CFR 571.118, dans tous les cas où l'état médical de la personne pour qui le véhicule est modifié requiert l'installation d'un contact à distance pour démarrer le véhicule. S4. Exigences de fonctionnement. Sauf tel que prévu à S5, les

vitres, les cloisons et les toits ouvrants à commandes électriques peuvent être fermées uniquement dans les circonstances suivantes :

(a) Lorsque la clé qui sert à démarrer le moteur du véhicule est en position MARCHE, DÉMARRER, ou ACCESSOIRE;

- **FMVSS 123 – *COMMANDES ET AFFICHAGES DE MOTOCYCLETTES*** – Toute modification aux commandes principales ou secondaires d'une motocyclette, ainsi qu'à la commande supplémentaire obligatoire d'arrêt du moteur.
  S5.1 et S5.2.1 de 49 CFR 571.123, dans tous les cas où la modification nécessite le déplacement des commandes du fabricant d'origine.
  S5.1. Toute motocyclette doit être munie d'une commande supplémentaire d'arrêt du moteur, située et actionnée tel que prévu au Tableau 1.
  S5.2 Toute motocyclette à laquelle cette norme s'applique doit rencontrer les exigences suivantes :
  S5.2.1 *Emplacement et fonctionnement des commandes.* Si une pièce d'équipement mentionnée à la Colonne 1 du Tableau 1 est fournie, la commande pour cet article doit être située tel que prévu à la Colonne 2, et doit fonctionner tel que prévu à la Colonne 3. Toute commande située sur la droite du guidon doit pouvoir être actionnée par la main droite de l'usager sur toute l'étendue de sa course sans avoir à enlever sa main droite de l'accélérateur. Toute commande située sur la gauche du guidon doit pouvoir être actionnée par la main gauche de l'usager sur toute l'étendue de sa course sans avoir à enlever sa main gauche de la poignée. Si une motocyclette avec un embrayage automatique est munie d'une commande supplémentaire de freins arrière, la commande doit être située sur la gauche du guidon. Si une motocyclette est munie d'un système de freins antiblocage ou à dosage proportionnel automatique actionnés par une commande unique pour les freins avant et arrières, la commande doit être située et actionnée de la même façon que la commande du frein arrière.

- **FMVSS 135 – *SYSTÈMES DE FREINAGE POUR VÉHICULES DE TOURISME*** –L'installateur peut enlever la pédale de freins seulement si la situation l'exige et s'il n'y a aucune autre alternative.
  L'exigence que le frein de service soit actionné par une commande au pied ne s'applique pas si la modification nécessite l'enlèvement de la commande de freins d'origine. Il n'est pas nécessaire que la commande du frein de stationnement soit indépendante de celle du frein de service.
  S5.3.1 de 49 CFR 571.135, dans tous les cas où la modification nécessite l'enlèvement de la pédale de freins d'origine.
  S5.3. *Commandes.*
  S5.3.1. Les freins de service doivent être actionnés au moyen d'une commande au pied. La commande du frein de stationnement doit être indépendante de la commande du frein de service, et peut être une commande soit à main, soit au pied.

- **FMVSS 201 – *PROTECTION DE L'OCCUPANT EN CAS D'IMPACT À L'INTÉRIEUR* - Les montants du véhicule de chaque côté d'un élévateur ou rampe à rangement vertical, ainsi que le longeron entre ces montants sont exemptés dans le cas d'un véhicule qui n'a pas de plancher abaissé ou de toit surélevé. Si le véhicule a un plancher abaissé ou un toit surélevé, aucunes des cibles FMVSS 201U ne s'appliquent. Toutes les poignées et les plongeurs verticaux sont exempts dans tous les véhicules. Lorsque possible, des matériaux amortisseurs devraient être utilisés afin de minimiser les risques de blessure.**
  49 CFR 571.201 concernant :
  (i) Les cibles situées sur le longeron droit, le montant B à droite, et le premier montant « autre » à droite adjacent à la plate-forme rangée d'un élévateur ou d'une rampe qui se range à la verticale, à l'intérieur du véhicule.
  (ii) Les cibles situées sur le longeron gauche, le montant B à gauche, et le premier montant « autre » à gauche adjacent à la plate-forme rangée d'un élévateur ou d'une rampe qui se range à la verticale, à l'intérieur du véhicule.
  (iii) Les cibles situées sur l'encadrement arrière et les montants les plus en arrière adjacents à la plate-forme rangée d'un élévateur ou d'une rampe qui se range à la verticale, à l'intérieur du véhicule.
  (iv) Les cibles situées sur toute poignée ou tout plongeur vertical.
  (v) Toute la norme S6 de 571.201 dans tous les cas où le handicap nécessite que le véhicule ait un toit ou une porte surélevée ou un plancher abaissé.

- **FMVSS 202 – *APPUI-TÊTES* -** Permet à un occupant en fauteuil roulant d'être passager ou de conduire un véhicule qui n'est pas muni d'appui-têtes. La disposition permet l'installation d'appui-têtes de remplacement ou la modification des appui-têtes d'origine afin d'accommoder l'usager handicapé. **Par ex., tout arrimage ou appui-tête de fauteuil roulant.**

Nouvelle norme 202a, en vigueur à compter du 1er septembre 2009, et entièrement à compter du 1er septembre 2011. Aucune exception prévue.

- **FMVSS 203 – *PROTECTION DU CONDUCTEUR CONTRE UN IMPACT AVEC LE SYSTÈME DE DIRECTION*** – Permet que des dispositifs d'aide à la conduite soient fixés au volant malgré le fait qu'ils pourraient s'emmêler dans les vêtements amples. **Par ex., tout dispositif d'aide à la conduite ou la direction, toute modification à la colonne de direction, rallonge de colonne, sac gonflable enlevé, etc.** La dispense vise aussi les exigences en cas d'impact, ce qui permet que le volant soit remplacé ou déplacé. La norme S5.1 de 49 CFR 571.203, dans tous les cas où la modification nécessite un changement structural à la colonne de direction d'origine, ou son retrait.
  S5.2 de 49 CFR 571.203, dans tous les cas où un élément d'équipement adapté doit être fixé au volant.
  S5.1 Sauf tel que prévu à ce paragraphe, le système de direction de tout véhicule auquel s'applique cette norme est régi par S5.1(a).

- **FMVSS 204 – *DÉPLACEMENT DE LA COMMANDE DE DIRECTION VERS L'ARRIÈRE*** - Permet une dispense relative aux charges sur le volant lorsque la colonne de direction est modifiée (rallonge de colonne ou système de direction spécialisé). **Par ex. : Toute rallonge de colonne de direction ou modification au volant.**
  49 CFR 571.204, dans tous les cas où une modification nécessite un changement structural à la colonne de direction d'origine, ou son retrait.

- **FMVSS 208 – *PROTECTION DES OCCUPANTS EN CAS DE COLLISION*** - Permet le retrait et/ou la désactivation de tous les sacs gonflables de la rangée avant pour les positions assises modifiées, à condition que des ceintures de sécurité de Type 2 ou de Type 2A qui rencontrent les exigences de 49 CFR 571.209 et 571.210 soient installés à ces positions. **Par ex. : Toute commande manuelle, toute personne en fauteuil roulant.**

- **FMVSS 202, 207, et 214 – *APPUI-TÊTES, CONFIGURATION DES SIÈGES, ET PROTECTION CONTRE IMPACT LATÉRAL*** – Cette dispense s'applique aux fauteuils roulants et aux systèmes d'arrimage, et permet le retrait du siège du conducteur. Les véhicules conçus pour les personnes qui conduisent depuis leur fauteuil roulant n'ont pas besoin de siège pour le conducteur ni d'appui-tête, et les véhicules modifiés pour les passagers en fauteuil n'ont pas besoin d'appui-tête. De plus, cette disposition dispense le véhicule des exigences de protection en cas de collision latérale lorsque les ceintures de sécurité et/ou le siège en question est modifié pour accommoder une personne handicapée. Ces normes visent les appui-têtes, les collisions latérales et les sièges certifiés. Il est essentiel que l'installateur ne ménage aucun effort pour créer un environnement sécuritaire pour le client et pour l'arrimage du fauteuil roulant.

- **FMVSS 225 – *SYSTÈMES D'ANCRAGE DE DISPOSITIFS DE RETENUE POUR ENFANTS*** - Permet le retrait du dispositif de retenue pour enfants si nécessaire pour accommoder une personne handicapée à condition qu'il y ait au moins une sangle d'ancrage pour une position assise dans une rangée arrière du véhicule. S'il n'y a pas de siège dans une dernière rangée, le dispositif d'ancrage pour enfants doit être installé sur le siège du passager de la rangée avant. Note : En présence d'un sac gonflable du coté passager dans la première rangée qui n'est pas désactivé automatiquement, celui-ci devrait être désactivé si possible.

1.8 AUTRES POINTS À CONSIDÉRER :

- **Les sacs gonflables et les systèmes de retenue supplémentaires :** Dans tous les cas où un sac gonflable peut être muni d'une commande MARCHE-ARRÊT et la personne handicapée est capable d'actionner la commande, ce dispositif doit être installé plutôt que de désactiver le sac gonflable. Dans tous les cas, une ceinture conforme sous-abdominale ET baudrier doit être fournie. Si aucune commande n'est disponible, il est permis de désactiver en permanence le sac gonflable pour les clients qui ont un handicap reconnu.

- Les personnes de petite taille qui n'ont aucun autre handicap doivent continuer de soumettre les demandes écrites à la NHTSA dans la même forme qu'auparavant.
  Il y a risque de non conformité à certaines normes de sécurité lors de l'installation de certains produits ou modifications de mobilité quand AUCUNE dispense n'a été accordée. Si une modification au véhicule risque de violer une des normes suivantes, la documentation requise pour démontrer la conformité doit être remplie.

  - **FMVSS/NSVAC 102 – SÉQUENCE DU LEVIER DE TRANSMISSION, VERROUILLAGE DU DÉMARREUR, EFFET DE FREIN DE TRANSMISSION** – Aucune dispense accordée. La séquence des positions « Parc », « Reverse », « Drive », etc., doit demeurer comme à l'origine.

- **FMVSS/NSVAC 103 & 104 – <u>DÉGIVRAGE ET VENTILATION DU PARE-BRISE, LAVE-GLACES ET ESSUIE-GLACES</u>** – Aucune dispense accordée. Les modifications au véhicule ne peuvent empêcher le conducteur de faire fonctionner les commandes pour le dégivrage avant et arrière ou les essuie-glaces.

- **FMVSS/NSVAC 105 – <u>SYSTÈMES DE FREINS HYDRAULIQUES</u>** - Aucune dispense accordée.

- **FMVSS/NSVAC 111 – <u>RÉTROVISEURS</u>** - Aucune dispense accordée. Tous les véhicules doivent avoir un rétroviseur orienté vers le conducteur handicapé.

- **FMVSS/NSVAC 113 – <u>FERMETURE DE CAPOT</u>** – Aucune dispense accordée.

- **FMVSS/NSVAC 124 – <u>SYSTÈMES DE CONTRÔLE DE L'ACCÉLÉRATEUR</u>** – Exige que le moteur retourne au ralenti lorsque qu'aucune force n'est appliquée sur l'accélérateur. – Aucune dispense accordée. Tous les dispositifs de contrôle d'accélérateur électronique (système de commande électrique) doivent être munis d'un système de surveillance afin d'éviter l'accélération accidentelle en cas de défaillance électronique ou en cas de rupture ou déconnexion du système de contrôle de l'accélérateur. Cela comprend tous les produits d'accélérateur et de freinage assistés.

- **FMVSS/NSVAC 206 – <u>SERRURES DE PORTES ET ÉLÉMENTS DE VERROUILLAGE DE PORTES</u>** – Aucune dispense accordée pour cette norme. Les modifications doivent conserver les mécanismes de verrouillage d'origine ou d'autres mécanismes conformes. Cette norme s'applique également aux portes électriques.

- **FMVSS/NSVAC 209 – <u>CEINTURES DE SÉCURITÉ</u>** – Aucune dispense accordée. Tous les ensembles de ceintures de sécurité doivent être testés et approuvés selon cette norme. La couture des ceintures par le concessionnaire n'est pas permise.

- **FMVSS/NSVAC 210 – <u>ANCRAGE DES CEINTURES DE SÉCURITÉ</u>** – Aucune dispense accordée. Les ancrages des ceintures de sécurité doivent être installés selon les instructions du fabricant des ceintures.

- **FMVSS/NSVAC 216 – <u>RÉSISTANCE À L'ÉCRASEMENT DU TOIT</u>** – Aucune dispense accordée.

- **FMVSS/NSVAC 301 – <u>INTÉGRITÉ DU SYSTÈME DE CARBURANT</u>** – Aucune dispense accordée. Tous les véhicules doivent être certifiés conformes à cette norme. Seuls les systèmes de planchers abaissés ou de carburant qui ont été éprouvés et certifiés peuvent être utilisés. La documentation doit être conservée au dossier. Toutes les configurations telles que « cargaison seulement », « abaissement de 4 pouces », et « abaissement du conducteur » doivent être incluses dans la documentation de certification.

- **FMVSS/NSVAC 302 – <u>INFLAMMABILITÉ DES MATÉRIAUX INTÉRIEURS</u>** – Aucune dispense accordée. Tous les matériaux utilisés dans la modification d'un véhicule, y compris les tapis, les matériaux des murs, et les garnitures de toit doivent rencontrer cette norme. L'information démontrant la certification doit être conservée au dossier.

Ce ne sont que des exemples ; d'autres normes peuvent s'appliquer.

2 - DOCUMENTATION SUR LE CONSOMMATEUR

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 20 janvier 2011	Page 1 de 2

But
Décrire la documentation au sujet du consommateur qui doit être obtenue avant toute modification de véhicule ou installation d'équipement adapté pour la conduite; ou avant l'installation ou la recommandation d'équipement ou de modifications pour les passagers utilisant les fauteuils roulants ou les tri/quadriporteurs.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Exigences
Généralités :

2.1 Avant toute recommandation ou installation d'équipement de conduite adapté, le concessionnaire d'équipement de mobilité devra demander une documentation qui établit que les dispositifs ou l'équipement sont appropriés pour le client. La documentation devrait refléter l'état fonctionnel actuel du client. Les documents devraient comprendre un rapport d'évaluation qui mentionne les exigences concernant l'équipement et les modifications, et/ou un permis de conduire en vigueur avec les conditions pertinentes.

NOTE : Les conditions et les restrictions relatives aux permis de conduire varient grandement selon l'état ou la province. Le concessionnaire d'équipement de mobilité devrait obtenir et se familiariser avec les exigences et restrictions concernant les permis de conduire de leurs clients. Un lien utile à ces agences est celui-ci : www.thedsaa.org .

2.2 Le client doit être vu en personne par le concessionnaire installateur pour une évaluation convenable.

2.3 Avant de recommander ou d'entreprendre une modification à un véhicule automobile pour un usager de fauteuil roulant ou de tri/quadriporteurs, le concessionnaire d'équipement de mobilité doit documenter les informations suivantes :

- Fabricant et modèle du fauteuil ou tri/quadriporteurs;
- Dimensions et poids du fauteuil ou tri/quadriporteurs;
- Accessoires (appui-tête, respirateur, dispositif d'inclinaison, etc.)
- Taille assise de l'usager
- Poids de l'usager

2.4 Le véhicule du client doit être examiné par un concessionnaire d'équipement de mobilité ou un évaluateur professionnel avant toute modification du véhicule ou l'installation de tout équipement de conduite adapté. L'inspection et l'approbation des modifications devraient se faire avec la connaissance du type et du niveau de modification sous étude pour le client. Seul un concessionnaire qualifié d'équipement de mobilité peut effectuer une installation d'équipement.

2.5 Le client doit être présent pour les ajustements finals afin d'assurer que l'équipement est correctement installé et que le client est en mesure de l'utiliser.

Conducteurs:

2.6 Le concessionnaire d'équipement de mobilité doit assurer que l'usager détient un permis de conduire en vigueur et en conserver une copie dans son dossier.

2.7 Avant d'installer tout équipement de conduite adaptée, le concessionnaire d'équipement de mobilité doit requérir une documentation à l'effet que les dispositifs et équipements sont appropriés pour le client. La documentation doit refléter l'état fonctionnel et médical du client. La documentation doit comprendre l'un des éléments suivants :

a. un rapport d'évaluation d'un spécialiste qualifié en réadaptation à la conduite, comprenant des indications pour l'équipement, les modifications et la formation;
b. une copie d'un permis de conduire valide;
c. une expérience dans le fonctionnement de l'équipement à installer.

NOTE : La réglementation des permis et les mentions sur ceux-ci varient énormément d'une juridiction à l'autre. Le concessionnaire d'équipement de mobilité doit obtenir et se familiariser avec les exigences et les restrictions concernant les permis de conduire de leurs clients. Un lien utile à ces agences est celui-ci : : www.thedsaa.org.

2.8 On doit aussi suivre ces procédures si un client envisage de modifier ou de remplacer son équipement adapté avec un type dont le fonctionnement est différent (par ex., changer « pousser-angle droit » pour « pousser-tourner »). Une évaluation à jour doit être obtenue d'un spécialiste professionnel en mobilité.

NOTE : Le Spécialiste certifié en réadaptation à la conduite automobile (CDRS) est fortement recommandé comme premier choix afin de rencontrer les exigences minimales ci-dessus. ANCEM recommande la formation du conducteur derrière le volant. ANCEM exige que le conducteur reçoive une orientation fonctionnelle sur l'équipement installé. ANCEM recommande une formation derrière le volant si le conducteur n'a pas d'expérience avec l'équipement adapté, ou si ses habiletés ou équipements ont changé.

Pour plus d'information concernant un CDRS, visitez le site de l'« ADED », (*Association for Driver Rehabilitation Specialists*) au www.driver-ed.org (**Association des spécialistes en réadaptation à la conduite).**

3 - LES MEILLEURES PRATIQUES GÉNÉRALES

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de3

But
Décrire les « meilleures pratiques » générales qui s'appliquent à l'ensemble des Directives 3 à 35 de l'ANCEM.

Portée
Les Directives ANCEM sont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Exigences

3.1 Tout équipement de mobilité doit être installé selon les exigences et instructions du fabricant. Tout équipement doit être installé, ou l'installation doit être directement supervisée, par une personne qualifiée qui a reçu une formation spécifique à cet équipement.

3.2 Les manuels d'instructions et d'installation du fabricant doivent être facilement disponibles aux techniciens de service et d'installation des concessionnaires.

3.3 Aucune attache ou autre élément installé par le concessionnaire ne peut endommager ou nuire au fonctionnement de l'équipement d'origine, sauf si autorisé par une dispense pour rendre inopérant tel que décrit au paragraphe 1.7. Cela comprend notamment le fonctionnement des systèmes de carburant, des freins et électriques.

3.4 Tout câblage :

- doit utiliser un code-couleur;
- doit être protégé par un dispositif du calibre approprié (disjoncteur ou fusible);
- doit suivre un cheminement éloigné de la chaleur, des pièces mobiles, et des bords tranchants;
- doit être approuvé pour usage dans les véhicules automobiles.
- Un tube flexible (gaine isolante) doit être utilisé pour le cheminement du câble.
- Le câblage doit être indiqué sur les schémas de câblage et de connexions, lesquels décrivent les calibres des disjoncteurs et des fusibles, les autres dispositifs électriques, et leurs emplacement.
- Les schémas de câblage doivent être conservés dans le dossier permanent du client.

3.5 Tous les interrupteurs :

- doivent être identifiés, avec indication de la fonction et direction d'activation, et être illuminés, tel que requis par la NSVAC 101;
- doivent être suffisamment espacés pour éviter qu'ils ne soient actionnés par inadvertance;
- doivent être résistant aux intempéries;
- doivent respecter ou surpasser les normes actuelles de l'industrie automobile.

3.6 Les connexions de fils :

- doivent respecter ou surpasser les spécifications du constructeur d'origine ou les normes applicables de la SAE sur les exigences électriques, et les recommandations sur les meilleures pratiques. Voir la Partie 6, Spécifications électriques générales.

3.7 Pour les exigences et les recommandations sur les meilleures pratiques en électricité, voir la Partie 6, Spécifications générales d'électricité.

3.8 L'équipement de coupe plasma et de soudure ne peuvent être utilisés que si la batterie du véhicule est déconnectée, le véhicule est mis à la terre correctement, et les procédures du constructeur d'origine sur leur utilisation sont suivies.

3.9 Toutes les ouvertures créées durant l'installation doivent être scellés correctement en utilisant un scellant approuvé par le constructeur d'origine ou un scellant de qualité appropriée.

3.10 Toutes les pièces et les modifications exposées doivent être lisses et sans bords tranchants.

3.11 Les raccords de plomberie filetés qui exigent un scellant doivent être scellés selon les spécifications du fabricant.

3.12 Le client doit toujours recevoir le manuel du propriétaire qui fournit les renseignements sur le service, les exigences d'entretien et les instructions sur le fonctionnement, pour tout équipement installé par un concessionnaire d'équipement de mobilité qui ne figurent pas dans le manuel du propriétaire du constructeur d'origine. Toute conséquence sur la garantie du constructeur d'origine doit faire l'objet d'une discussion avec le client.

3.13 Toute soudure doit être faite par des soudeurs certifiés. Ces soudeurs doivent détenir les permis, certificats, ou autres qualifications requises par leur état ou province et/ou détenir la qualification D1.1 ou D1.3 de la *American Welding Society*, ou se conformer aux exigences de l'ANCEM-Canada en matière de soudure. Les entreprises suivant la certification en soudure PAQ sont acceptables.

3.14 Seules les pinces à sertir spécifiées par la fabricant de la borne ou du connecteur peuvent être utilisées.

3.15 Le poids nominal brut du véhicule (PNBV) ne doit pas être dépassé. La capacité de charge du véhicule doit être adéquate pour l'utilisation prévue. Voir la définition de « poids nominal du véhicule » à l'Annexe C.

- Le défaut de se conformer aux maximums PNBE et/ou PNBV établis par le constructeur d'origine peut entraîner une défaillance prématurée de systèmes ou de certains éléments du véhicule.
- Un véhicule surchargé peut compromettre les caractéristique de stabilité et de conduite du véhicule. Un véhicule surchargé peut entraîner l'annulation de la garantie du constructeur d'origine.
- Si une modification ajoute plus de 1,5 % du PNBV au poids du véhicule, la réduction de la capacité de charge doit être déterminée, et une étiquette indiquant la capacité de charge ou une capacité de charge réduite, et mentionnant la capacité de charge révisée, doit être affixée au véhicule à l'intérieur de 2,5 cm (1") de l'étiquette des pneus. Le but est de d'indiquer l'effet cumulatif des ajouts de nombreux équipements sur le véhicule.

3.16 Ni l'essieu avant, ni l'essieu arrière ne doivent dépasser les PNBE respectifs.

3.17 Toutes les ceintures de sécurité sous-abdominales installées par le concessionnaire doivent traverser l'occupant au « Point-H »

3.18 Lorsqu'un fabricant d'équipement de mobilité ne fournit pas un câble de mise à la masse mais utilise les boulons de fixation pour la mise à la masse, l'installateur doit s'assurer d'enlever tout revêtement, peinture, rembourrage ou tapis qui pourrait nuire à l'efficacité de la mise à la masse. L'installation d'un câble de mise à la masse indépendant entre le moteur de l'équipement et le panneau de carrosserie le plus près assure la conductivité à la masse. Note : Il faut assurer que le mouvement et le fonctionnement de l'équipement de mobilité ne nuisent pas aux câbles d'alimentation ou de mise à la masse. Lors de l'installation de tout équipement de mobilité électrique, un câble de mise à la masse supplémentaire sera installé entre la borne négative de la batterie et la carrosserie, ou entre le démarreur et le châssis. Le calibre du câble de mise à la masse doit être le même ou supérieur que le câble d'alimentation fourni par le fabricant de l'équipement de mobilité. Le câble sera de type multibrins en cuivre pour les automobiles. Consulter les procédures des constructeurs d'équipement d'origine. Référer à la section 6.5 pour des détails supplémentaires concernant les câbles de mise è la masse.

3.19 Après la modification du véhicule, les documents de livraison doivent être complétés et un document d'acceptation signé par le client, le concessionnaire d'équipement de mobilité, le spécialise en réadaptation à la conduite et/ou le tiers payeur avant que le véhicule soit remis au client. Les documents comprennent, le cas échéant, ce qui suit :

Coordonnées du client, identification du véhicule et de l'équipement, date, inspection finale du véhicule et de l'équipement adapté, ajustement final avec le client, essai routier, formation personnelle du client et autres usagers, acceptation du client, conditions de livraison du véhicule.

3.20 L'atelier d'un concessionnaire de l'ANCEM doit comporter les caractéristiques minimales suivantes :

- Une aire de service permanente pour atelier, distinct de la salle d'exposition, d'une surface équivalente à 40 pi. x 25 pi., ou 1 000 pi.^{2}, avec une porte d'entrée pour les véhicules d'une hauteur d'au moins 9 pi. et une largeur de 8 pi.

ou :

- Une aire de service permanente pour atelier, distinct de la salle d'exposition, ayant une ample surface de plancher libre, permettant à une personne utilisant un dispositif de mobilité de circuler sécuritairement autour du véhicule;
- Un espace suffisamment ample à côté du véhicule pour permettre le déploiement complet de la rampe ou de l'élévateur lorsque le client entre et sort du véhicule lors des ajustements;
- Une porte d'entrée pour les véhicules suffisamment grande pour permettre l'entrée et la sortie sécuritaire de tous les véhicules que le concessionnaire entend vendre ou sur lesquels il entend offrir le service.

3.21 Les concessionnaires ANCEM devraient assurer le service des équipements suivants selon le calendrier recommandé par le fabricant :

- pèse-roues à 4 plates-formes, avec l'option imprimante recommandée;
- petites pinces à sertir de type approprié pour les connecteurs utilisés dans l'atelier;
- grande pince à sertir (câble de batterie) de type approprié pour les connecteurs utilisés dans l'atelier;
- multimètre
- cric rouleur et chandelles, ou un pont élévateur;
- compresseur d'air et outils pneumatiques, ou les outils appropriés, avec ou sans cordon;
- clé dynamométrique.

3.22 **Exigences d'étiquetage :** Les véhicules doivent porter les étiquettes requises par la réglementation applicable, dont le *Code of Federal Regulations*, *Motor Vehicle Safety Act*, *National Safety Mark* et NSVAC aux endroits prévus (par ex. : *Certification Label* (567) (étiquette de certification), *Alterer Label* (étiquette de l'entreprise de modification), *Tire Label* (FMVSS 110) (étiquette de pneus), *Make Inoperative* (595), (étiquette « rendre inopérant ») *Reduced Load Carrying Capacity Label* (étiquette de capacité de charge réduite) selon le cas. Voir les sites Web de l'ANCEM et du *Code of Federal Regulations*.

3.23 Les concessionnaires ANCEM doivent installer tout équipement de mobilité qu'ils vendent au consommateur ou, dans le cas où l'équipement est expédié au consommateur comme composante non-installée, le concessionnaire doit rencontrer les exigences suivantes:

- Le consommateur doit être avisé que le concessionnaire lui a expédié de l'équipement non-installé et que quelqu'un autre que le concessionnaire vendeur sera l'installateur de l'équipement.
- Le concessionnaire vendeur doit prendre des arrangements avec un concessionnaire ANCEM possédant les accréditations ANCEM appropriées pour installer l'équipement en question.
- Le concessionnaire vendeur doit vérifier que les exigences des sections 3.1 et 3.2 sont rencontrées.
- Le technicien installateur a les accréditations de formation du fabricant de l'équipement à installer.
- Le concessionnaire doit documenter dans le dossier client le nom de l'installateur de l'équipement en question.
- Tout équipement non-installé doit être expédié directement au concessionnaire qui l'installera.

4 - PRATIQUES DE SERVICE

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 3

But
Décrire le niveau de service minimum des pratiques recommandées pour les concessionnaires ANCEM dans la vente ou le service de véhicules modifiés ou d'équipement adapté à, ou pour, les clients et usagers.

Portée
Ces pratiques de service recommandées s'appliquent à tous les concessionnaires ANCEM qui vendent ou assurent le service de véhicules modifiés ou d'équipement adapté à des clients ou des usagers.

Exigences

4.1 Rapidité de réaction :

Les concessionnaires ANCEM sont tenus de fournir à leurs clients un service de réponse téléphonique 24 h sur 24, 7 jours semaine. Les concessionnaires ANCEM devraient avoir en place un système qui donne aux clients un accès facile à un service de réponse téléphonique après les heures d'ouverture, un numéro de téléphone pour le service, ou un numéro d'avertisseur. Aussi, les concessionnaires ANCEM devraient répondre aux appels de service sans délai, et offrir l'aide d'urgence selon le besoin. Il est fortement recommandé au concessionnaire de consigner par écrit leur protocole de réponse et de le conserver avec les autres procédures normalisées.

Le répondant du service après les heures devrait :

1. répondre à un appel de service dans les 30 minutes;
2. s'assurer qu'il n'y a aucun danger à la vie;
3. déterminer si le problème est lié à la conversion;
4. en parlant au client, essayer de trouver une mesure corrective ou une solution de secours;
5. assurer que le client a réussi les correctifs nécessaires et peut se rendre à destination en sécurité; et conseiller au client d'appeler à nouveau s'il y a d'autres problèmes.

NOTE : Si le client ne peut pas effectuer les mesures correctives, le concessionnaire est censé informer le client que quelqu'un sera envoyé sur les lieux.

Si un membre du personnel de service doit être envoyé sur place pour un dépannage routier :

1. Le dépanneur doit s'assurer que le client est dans un endroit sécuritaire, et confirmer toutes directives particulières pour trouver le client.
2. Le dépanneur doit indiquer au client que la réparation d'urgence sera probablement temporaire, destinée uniquement à lui permettre de se rendre à destination; un rendez-vous de service devra donc être pris durant les heures d'ouvertures normales.
3. Le dépanneur doit indiquer son heure d'arrivée approximative.
4. Le dépanneur doit indiquer le coût approximatif de l'appel de service (si le service n'est pas couvert par la garantie).

4.2 Qualifications du personnel de service :

Le personnel désigné par un concessionnaire ANCEM pour le service et la réparation de l'équipement de mobilité doit connaître l'équipement spécifique qui est l'objet d'une installation, d'un service ou d'une réparation, et être certifié par le fabricant à ces fins. Le concessionnaire ANCEM doit assurer la certification du personnel de service pour la réparation du type d'équipement qu'il offre aux clients. Par exception, il est permis, lorsque inévitable, d'effectuer des réparations, tel que décrit au paragraphe 4.1, destinées à aider le client à se rendre en lieu sûr en attendant une qu'une réparation permanente puisse être effectuée.

4.3 Pratiques pour assurer un service avant-vente :
L'achat d'un véhicule adapté pour usage par une personne handicapée sans que celle-ci ne se soit d'abord familiarisée personnellement avec le véhicule et son équipement peut introduire plusieurs questions et risques. Vu que les véhicules modifiés comportent souvent des éléments faits sur mesure pour une utilisation sécuritaire et optimale, il est vital que le client et/ou l'utilisateur final puisse se familiariser et interagir avec ces éléments et équipement avant de s'engager à acheter.

Dès le début du processus de vente, le concessionnaire ANCEM devrait fournir au client la copie la plus récente du guide de référence du consommateur approuvé par ANCEM ou le site Web, sur le choix et l'achat de véhicules et d'équipement adaptés, afin qu'il puisse s'informer sur le processus et les facteurs pertinents dans le choix et l'achat de véhicules et d'équipement adaptés et sur le concessionnaire fournisseur d'équipement et de service.

Note : Voir la Partie 2, Documentation concernant le consommateur, paragraphes 2.1 et 2.3 pour les recommandations avant-vente pertinentes; voir aussi la section 4.5.2.

4.4 Pratiques recommandées pour assurer le service avant-livraison :
Lorsque les prescriptions, les spécifications, et les conditions de vente entre le concessionnaire ANCEM et le client et/ou le payeur sont définitives, le processus de modification peut commencer. Avant la livraison du véhicule adapté, et selon la complexité de l'ensemble de la modification, des ajustements « en cours de conversion » et « finals » font partie du service lié à une vente réussie. D'intérêt particulier pour les conducteurs utilisant l'équipement adapté, les ajustements en cours de conversion et finals en présence de l'utilisateur final et/ou du client devraient se faire chez le concessionnaire, afin d'assurer un réglage précis des ajustements, de déterminer les positions des points d'arrimage, les dimensions des ceintures-baudrier, etc. (voir le paragraphe 2.2). De plus, dans ces cas, il est fortement recommandé que, lorsque disponible, un spécialiste en réadaptation à la conduite soit présent et impliqué activement dans le processus d'ajustement pour assurer que l'utilisateur final puisse utiliser l'équipement de façon efficace et sécuritaire.

Note : Pour fixer les rendez-vous pour les ajustements, le concessionnaire doit donner autant de préavis que possible.

4.5 Pratiques recommandées pour le service après-vente :

4.5.1 Convention du concessionnaire sur le service après-vente
Vu l'engagement de l'ANCEM d'assurer une expérience et un résultat de haute qualité pour le client handicapé, ANCEM exige que tous les concessionnaires qui vendent des véhicules équipés de produits de mobilité se conforment aux dispositions de l'Annexe B.

La « zone de service » est la région à l'intérieur de laquelle un concessionnaire ANCEM peut raisonnablement offrir le niveau service auquel on peut s'attendre d'un concessionnaire ANCEM dans la perspective où le client revient en avec son véhicule pour le service et les réparations. Cette proximité vise à assurer que les clients qui achètent un véhicule, de l'équipement adapté, ou les deux, n'ait qu'une distance raisonnable à parcourir lors de déplacements pour les réparations. On s'attend à ce que le concessionnaire ANCEM soit certifié pour la réparation de la catégorie de l'équipement vendu au client.

4.5.2 Fausse représentations quant à la disponibilité du service après-vente :
À moins qu'une entente écrite sur le service entre concessionnaires ne soit conclue, aucun membre ANCEM ne doit affirmer à un client, ou lui laisser croire, que N'IMPORTE QUEL MEMBRE est ou sera en mesure d'offrir le service pour le véhicule ou l'équipement adapté.

4.5.3 Utilisation, formation et démonstration après-vente de l'équipement :
Le concessionnaire ANCEM doit faire la démonstration de l'utilisation et de l'entretien approprié de l'équipement à l'utilisateur final ou à l'opérateur de l'équipement. Ces démonstrations et formations doivent couvrir les ajustements et l'utilisation, le cas échéant, de tout système d'arrimage de fauteuil roulant et de retenue de passager en fauteuil (voir www.travelsafer.org). De plus, il est fortement recommandé de permettre à l'utilisateur final ou à l'opérateur de démontrer leur compétence dans l'utilisation de tous les systèmes vendus ou installés par le concessionnaire.

4.5.4 Documentation après-vente :

4.5.4.1 Documentation de l'acceptation du véhicule : Il est essentiel de préparer un ensemble de documents de livraison en rapport avec tout véhicule modifié, et le véhicule doit faire l'objet d'une acceptation signée par le

client, le concessionnaire d'équipement de mobilité, le spécialiste en réadaptation à la conduite et/ou le tiers payeur avant que le véhicule ne soit remis au client.

Éléments recommandés du document d'acceptation du véhicule :

- Coordonnées du client;
- Inspection finale du véhicule et de l'équipement adapté;
- Ajustement final avec le client;
- Essai routier;
- Formation du client et autres utilisateurs sur l'équipement tel qu'installé;
- Acceptation du client;
- Conditions de remise du véhicule.

4.5.4.2 Autre documentation : Par ailleurs, le concessionnaire ANCEM doit remettre au moins les documents suivants au client ou utilisateur final au plus tard à la livraison finale du véhicule modifié ou de l'équipement de mobilité installé :

- Les manuels originaux d'utilisation, du propriétaire, et de garantie pour chaque élément d'équipement installé qui n'est pas couvert par le manuel du conducteur du véhicule.
- Le concessionnaire doit conserver les schémas de câblage et de connexion. Ils peuvent être remis au client si demandé.
- Un calendrier d'entretien préventif précisant l'entretien requis pour tout équipement installé.
- La garantie écrite du concessionnaire ANCEM qui a vendu, installé ou réparé, précisant les éléments couverts, avec référence aux pièces et la main d'oeuvre, selon le cas, afin que le client puisse clairement comprendre ce qui est, et n'est pas, inclus.
- Les originaux de toute garantie du manufacturier. Le concessionnaire ANCEM doit enregistrer toutes les garanties auprès des fabricants. Une déclaration de protection des renseignements personnels pourrait être nécessaire.
- Suivant 49 CFR 595, une liste des dispositions FMVSS auxquelles le véhicule pourrait ne plus être conforme, et la nouvelle capacité de charge, si les modifications ont réduit la capacité de charge de plus de 100 kg (220 lb). Le concessionnaire doit mentionner si le poids du fauteuil roulant de l'utilisateur est compris dans la capacité de charge disponible. Le concessionnaire ANCEM doit en conserver une copie pendant 5 ans. S'applique aux membres régis par la loi des É-U.

5 - CAPACITÉS NOMINALES DU VÉHICULE

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Un véhicule modifié ou sur lequel on installe de l'équipement adapté ne doit pas compromettre les spécifications des constructeurs d'équipement d'origine à l'égard du poids.

Portée
Lors de la modification de véhicules pour les personnes handicapées, un soin particulier doit être apporté au poids de l'équipement additionnel et à son effet sur les caractéristiques de conduite du véhicule. L'équipement ajouté peut causer un dépassement non seulement au niveau du poids nominal brut du véhicule (PNBV), mais aussi du poids nominal brut sur l'essieu (PNBE), sans pour autant dépasser la capacité de charge. Les caractéristiques de conduite sécuritaire d'un véhicule peuvent être affectées et causer par ailleurs la défaillance prématurée de systèmes, puisque le fonctionnement des freins et de la direction peuvent être compromis.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

5.1 Tout véhicule doit être évalué avant une modification afin de déterminer si les PNBV et PNBE sont suffisants en regard des modifications et de la capacité de charge. Si 45,5 kg (100 lb) ou plus sont ajoutés au poids du véhicule, une analyse sur pèse-roues à 4 plates-formes doit être faite et documentée.

5.2 Il est interdit de dépasser les PNBV ou PNBE d'un véhicule.

5.3 Après modification, la capacité de charge du véhicule doit prévoir 68,2 kg (150 lb) par position assise, y compris les positions d'ancrage de fauteuils roulants, et le poids de l'aide à la mobilité. Les demandes des clients pour des modifications qui ne respectent pas la capacité de charge nominale doivent être refusées.

5.4 Selon 49 CFR 595 : Si une modification ajoute plus de 100 kg (220 lb) à un véhicule, la diminution de la capacité de charge doit être indiquée au client par voie de la disposition « rendre inopérant ». Le concessionnaire doit indiquer si le poids du fauteuil roulant de l'utilisateur est inclus dans la capacité de charge disponible. Voir la Partie 1 pour plus d'information. S'applique aux membres régies par les lois des É-U.

5.5 Lors de l'installation de dispositifs élévateurs ou de transport à l'arrière du véhicule pour tri/quadriporteurs ou fauteuils roulants, le poids nominal au timon (PNT) ne doit pas être dépassé. **La modification des attache-remorques en supports extérieurs est interdite.**
Note : Dans la plupart des cas, le constructeur d'équipement d'origine précise la capacité de remorquage, ce qui détermine le poids nominal au timon. La garantie du fabricant peut être annulée si la suspension est modifiée ou des attache-remorques spéciaux sont installés.

5.6 Si une modification ajoute le moindre de un-et-demi pour cent (1,5 %) du PNBV ou 45,5 kg (100 lb) de poids additionnel, la réduction de la capacité de charge doit être déterminée et une étiquette indiquant la capacité de charge réduite doit être affixée à l'intérieur de 2,5 cm (1") de l'étiquette des pneus. Le but est de tenir compte des effets cumulatifs des ajouts d'équipements avec le temps.

5.7 Pour assurer la sécurité du consommateur, il est fortement recommandé d'aviser le consommateur de la capacité de chargement de son véhicule.

6 - SPÉCIFICATIONS ÉLECTRIQUES GÉNÉRALES

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 décembre 2013	Page 1 de 4

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des spécifications électriques générales.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

6.1 **Interrupteurs**
Tous les interrupteurs ou commutateurs dans l'habitacle doivent se conformer aux Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC); ceux installés à l'extérieur du véhicule doivent être à l'épreuve des intempéries.

6.2 **Connecteurs**
Seuls les éléments et systèmes électriques de type d'origine, ou l'équivalent, ou les connexions soudées sont permises. Aucun connecteur électrique de type autodénudant ne doit être utilisé pour une installation d'équipement adapté.
Toute connexion extérieure doit être à l'épreuve des intempéries.
Les connecteurs doivent être du format ou calibre approprié pour le calibre du fil et la charge.

6.3 **Calibre et type de fil**
Tout fil installé doit être du calibre spécifié par le fabricant.
S'il est nécessaire de rallonger un fil d'origine, il faut prendre grand soin d'assurer que le fil rallongé peut soutenir la charge électrique requise avec suffisamment de réserve pour éviter la surchauffe; dans ce cas seulement un fil du même type, calibre, et couleur sera utilisé. De plus, si le fil rallongé fait partie d'un circuit multiplexé, il doit être éprouvé pour assurer qu'aucune résistance importante ne soit ajoutée au circuit. Tout fil ajouté doit être de qualité automobile approuvé par la SAE.

6.4 **Cheminement des fils et câbles**
Le câblage doit être approuvé par la SAE pour usage automobile et doit être de couleur ou étiqueté pour en faciliter l'identification lors du service. Des revêtements protecteurs pour les faisceaux de câbles doivent être utilisés pour éviter l'abrasion et l'usure fréquemment retrouvées dans ou sous les véhicules.

Les faisceaux de câbles doivent être correctement situés, retenus, de longueur suffisante, et soutenus pour accommoder tout mouvement résultant de l'utilisation de l'équipement de mobilité.

Des fixations doivent être utilisées pour retenir (soutenir le poids) des faisceaux et placées à une intervalle maximale de 45 cm (18").

Note : Il faut s'assurer de ne pas compromettre la capacité de charge ou de volume des attache-câbles d'origine si celles-ci sont utilisées comme point d'arrimage

Aucun fil ajouté ne doit être fixé aux systèmes de carburant, hydraulique, ou des vapeurs de carburant d'origine.

Les fils doivent en tout temps être protégés et isolés des éléments à haute température (silencieux, tuyau d'échappement, collecteur d'échappement, convertisseur catalytique, etc.). Des rondelles ou des passe-fils doivent être utilisés à chaque fois qu'un fil traverse un panneau de métal (tablier, tableau de bord, plancher, montants). Tous les fils qui entrent dans l'habitacle doivent être scellés afin d'empêcher l'entrée des éléments météo ou les émanations nocives.

6.5 **Installations de batteries**

Toute batterie doit être installée en conformité avec les recommandations du fabricant et d'une façon qui permet un accès facile pour l'entretien. Si une batterie est installée à l'intérieur d'un véhicule, les dispositions suivantes s'appliquent:

1) **SEULE** une batterie de type cellule de gel scellée non renversable peut être utilisée, et celle-ci doit être installée dans une boite où il est clairement indiqué "**ATTENTION! REMPLACER SEULEMENT AVEC UNE BATTERIE DE CELLULE DE GEL SCELLÉE NON RENVERSABLE**".
2) La batterie doit être fixée solidement de façon à éviter les court-circuits et à rester en place lors d'un impact.
3) La batterie doit être installée à un endroit qui ne nuit pas à l'accès en fauteuil roulant ou à l'entrée et la sortie des passagers.
4) Les câbles de batteries doivent être conformes aux normes pertinentes actuelles de la SAE.

..

6.6 Considérations au sujet des batteries

Lors de l'installation d'équipement de mobilité électrique qui est alimenté par la batterie du véhicule, il est important d'équilibrer la charge sur chaque terminal de la batterie. Certains nouveaux modèles de véhicules peuvent être équipés d'un système de gestion intelligente de la batterie qui demande une attention spéciale lors d'ajout au système électrique du véhicule. Une enceinte supplémentaire faisant typiquement partie du terminal négatif de la batterie témoigne habituellement d'un système de gestion intelligente de la batterie. Le manuel d'opération et d'entretien du véhicule illustrera le système de gestion intelligente de la batterie. Les instructions d'installation du fabricant de l'équipement de mobilité doivent être suivies en prenant les précautions suivantes:

6.6.1 Lorsque la batterie du véhicule n'inclut pas de senseur d'origine, un câble de mise à la masse additionnel sera installé du terminal négatif de la batterie à la carrosserie du véhicule. Le calibre du câble de mise à la masse doit être le même ou supérieur à celui du câble fourni par le fabricant. Le câble doit être en cuivre multibrins de type automobile à isolation noire.

6.6.2 Lorsque la batterie du véhicule inclut un senseur d'origine, le câble de mise à la masse de l'équipement de mobilité sera connecté à un point de mise à la masse de la carrosserie stipulé par le fabricant du véhicule Le calibre du câble de mise à la masse doit être le même ou supérieur à celui du câble fourni par le fabricant. Le câble doit être en cuivre multibrins de type automobile à isolation noire.

6.6.3 Lorsque la batterie du véhicule n'inclut pas de senseur d'origine et l'équipement de mobilité comprend des terminaux de connection positif et négatif à la batterie, aucun cable additionel de mise à la masse du terminal négatif de la batterie à la carosserie du véhicule est requis

6.6.4 Lorsque la batterie du véhicule inclut un senseur d'origine et l'équipement de mobilité comprend des terminaux de connexion positif et négatif à la batterie, le terminal négatif de l'équipement est connecté au point de mise à la masse de la carrosserie, situé près de la batterie, mais pas sur la batterie même.

6.6.5 Si la batterie d'un véhicule n'a pas la capacité suffisante pour alimenter l'équipement de mobilité installé sans compromettre le fonctionnement des équipements d'origine, une source d'alimentation supplémentaire pour l'équipement de mobilité doit être installée. Si cette source d'alimentation est une batterie, les directives du paragraphe 6.8 doivent être suivies. Le conducteur sera informé de l'emplacement de la batterie ainsi que des exigences de recharge si celle-ci n'est pas automatique.

6.7 **Système d'alimentation de réserve.** Généralement appelés systèmes de batterie de réserve. Une modification de véhicule qui apporte un changement au système de commandes principales du fabricant au moyen d'un système défini comme étant une « commande principale de haute technologie » doit être équipé d'un système d'alimentation de réserve qui permettra au conducteur de contrôler efficacement le véhicule en cas de panne du système principal d'alimentation du système de commande principale de haute technologie. Ce système d'alimentation de réserve doit être installé selon les instructions du fabricant de l'équipement. L'installateur devra confirmer que le conducteur principal du véhicule sera en mesure de maîtriser le véhicule à son niveau d'habileté

avec le système de réserve en fonction, et indiquer comment reconnaître que le système de réserve a été activé, afin que le cause de l'activation puisse être examinée.

6.7.1. Si la modification est de nature électrique, le système d'alimentation de réserve doit pouvoir s'activer et répondre aux situations telles que la perte d'alimentation ou de mise à la terre, ou un court-circuit dans la source d'alimentation principale.

6.7.2 Le programme d'entretien et de service du fabricant devrait être communiqué au conducteur principal du véhicule afin d'assurer l'entretien convenable du système d'alimentation de réserve.

6.7.3 Le véhicule doit être muni d'une étiquette indiquant qu'un système d'alimentation de réserve a été installé, afin que l'entretien du véhicule puisse être fait de façon sécuritaire par le technicien effectuant le travail et sans endommager le système d'alimentation de réserve ou causer un changement à ses paramètres.

6.8 **Protection des circuits**

Sauf indication contraire par le fabricant de l'équipement, chaque circuit électrique doit comporter un dispositif de protection à l'intérieur de 45 cm (18") de l'alimentation électrique. Le calibre du dispositif de protection du circuit doit être conforme aux spécifications du fabricant du produit.
Tout dispositif de protection de circuit situé dans le compartiment moteur doit être placé de façon à le protéger contre les effets de la chaleur, de l'eau, et des autres éléments environnementaux. Toute borne découverte doit être protégée afin d'éviter la corrosion.

6.9 **Points de masse**

Les fils isolés de retour à la masse doivent être de calibre, dimension et longueur suffisants pour transporter le total des courants provenant des fils d'alimentation. Après avoir établi correctement la mise à la masse, la continuité à la masse devrait être vérifiée pour assurer un bon fonctionnement.

Il est permis d'utiliser les rondelles et bornes dentées sur les surfaces peinturées dans la mesure où les bonnes techniques d'installation sont utilisées. Le bon outil doit être utilisé, produisant suffisamment de couple pour assurer que le tranchant de la rondelle ou borne traverse la peinture et assure une mise à la masse adéquate, laquelle doit être vérifiée. Les points de masse doivent être accessibles pour le service et protégés de l'eau, du sel, et des autres conditions environnementales défavorables.

6.10 **Documentation**

Les schémas des circuits, les schémas de câblage, et les manuels d'entretien pour tous les éléments et systèmes électriques installés par le concessionnaire d'équipement de mobilité doivent être disponible au client sur demande. Le concessionnaire d'équipement de mobilité doit conserver une copie de ces schémas et manuels.

6.11 **Identification**

Tous les disjoncteurs et solénoïdes doivent être identifiés. Une étiquette devrait clairement identifier la fonction spécifique du produit. Les étiquettes doivent être à l'épreuve des intempéries et conçues pour demeurer fixées et lisibles pour la durée de la vie utile du produit.

NOTE: Des informations détaillées concernant les sujets de la présente Partie 6 sont disponibles dans les publications suivantes de la SAE.

SAEJ156 *Fusible Links*
(Éléments fusibles)
SAEJ163 *Low Tension Wiring and Cable Terminals and Splice Clips*
(Bornes et pinces de jonction pour fils et câbles de basse tension)
SAEJ378 *Marine Engine Wiring*
(Câblage de moteurs marine)
SAEJ541 *Voltage Drop for Starting Motor Circuits*
(Chute de tension pour les circuits de démarreurs)
SAEJ553 *Circuit Breakers*
(Disjoncteurs)
SAEJ554 *Electric Fuses (Cartridge Type)*
(Fusibles électriques - de type à cartouche)
SAEJ561 *Electrical Terminals-Eyelet and Spade Type*
(Bornes électriques - cosses circulaires et ouvertes)

SAEJ858 *Electrical Terminals Blade Type*
(Bornes électriques - Lames de contact)
SAEJ928 *Electrical Terminal-Pin and Receptacle Type*
(Bornes électriques - fiches et prises)
SAEJ1127 *Battery Cable*
(Câbles de batteries)
SAEJ1128 *Low-Tension Primary Cable*
(Câbles principaux de basse tension)
SAEJ1284 *Blade Type Electric Fuses*
(Fusibles à fiche)
SAEJ1291 *Automobile, Truck, Truck-Tractor, Trailer, and Motor Coach Wiring*
Câblage d'automobile, camion, porteur-remorqueur, remorque, et autocar)
SAE1725 *Structural Modifications for Personally Licensed Vehicles to Meet the Transportation Needs of Persons with Disabilities*
(Modifications de structure au véhicules de particuliers pour rencontrer les besoins des personnes handicapées)
SAEJ1903 *Automotive Adaptive Driver Controls, Manual*
(Commandes automobiles adaptées pour le conducteur - Manuelles)
SAEJ2092 *Testing of Wheelchair Lifts for Entry to or Exit from a Personally Licensed Vehicle*
(Épreuve des élévateurs pour fauteuils roulants - entrée et sortie des véhicules de particuliers)
SAEJ2093 *Design Considerations for Wheelchair Lifts for Entry to or Exit from a Personally Licensed Vehicle*
(Principes de conception des élévateurs pour fauteuils roulants - entrée et sortie des véhicules de particuliers)
SAEJ2094 *Vehicle and Control Modifications for Drivers with Physical Disabilities Terminology*
(Terminologie des modifications aux véhicules et aux commandes pour les conducteurs handicapés)

Les publications ci-dessus sont disponibles pour une somme modique de la *Society of Automotive Engineers* à l'adresse suivante :

Society of Automotive Engineers
400 Commonwealth Drive
Warrendale, PA
U.S.A. 15096-0001
Téléphone : 412-776-4841
www.sae.org

7 - DÉFINITION DES ÉLÉMENTS DE HAUTE TECHNOLOGIE ET DE TECHNOLOGIE TRADITIONNELLE

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Nouveau : 20 décembre 2009	Page 1 de 2

But
Pour les fins des concessionnaires ANCEM, définir les installations des éléments de « haute technologie » et de « technologie traditionnelle ».

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

7.1 **Définition de « haute technologie »**

Un dispositif de haute technologie est celui qui rencontre les critères suivants :

1) un dispositif qui est en mesure de contrôler les fonctions du véhicule ou les commandes de conduite;
et
2) fonctionne selon un système de logique, ou agit comme interface (ou s'intègre) à l'un des systèmes électroniques du véhicule.

7.1.1 Exemples de haute technologie :

7.1.1.1 Exemples de commandes principales de conduite :

A) systèmes d'accélérateur ou de freins électriques
B) frein de stationnement électrique intégré à un système d'accélérateur ou de freins électriques
C) système de direction à effort réduit
D) système de volant horizontal
E) système de freinage à effort réduit
F) systèmes de réserve pour les commandes principales

7.1.1.2 Exemples de commandes secondaires de conduite :

A) interface, sous forme de panneau ou ensemble de commandes, avec les systèmes électroniques d'origine
B) extension des câbles pour les systèmes électroniques d'origine
C) sélecteur de vitesse motorisé

7.2 **Définition de « technologie traditionnelle »**

Un dispositif de technologie traditionnelle est tout autre dispositif ou modification, qui ne rencontre pas la définition de dispositif ou modification de haute technologie.

7.2.1 Exemples de technologie traditionnelle :

7.2.1.1 Exemples de commandes principales de conduite :

A) commande manuelle de l'accélérateur ou des freins
B) accélérateur à gauche
C) levier du frein de stationnement ou dispositif de frein de stationnement électrique
D) dispositif de direction (boule au volant, etc.)
E) frein pour la formation des conducteurs

7.2.1.2 Exemples de commandes secondaires de conduite :

A) commande du klaxon déplacée (système de mise à la masse)
B) levier d'activation des clignotants
C) rallonge d'interrupteurs sur les commandes d'origine
D) sélecteur de vitesse
E) base de siège de transfert

8 - MODIFICATIONS À L'ACCÉLÉRATEUR ET AUX PÉDALES DE FREINS OU D'EMBRAYAGE

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	**Page 1 de 1**

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des modifications aux pédales.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

8.1 Les modifications aux pédales, telles que les rallonges, les supports pour les pieds, ou les surfaces augmentées, doivent être fixées solidement à la pédale d'origine du véhicule. Les pièces d'arrimage doivent être du constructeur d'origine ou l'équivalent quant à la qualité, la dimension, le type et la finition. Toute modification à une pédale doit être prescrite par le spécialiste en réadaptation à la conduite en collaboration avec le concessionnaire d'équipement de mobilité.

8.2 Les surfaces des pédales doivent être en un matériau antidérapant de qualité automobile.

8.3 Lorsque possible, les modifications aux pédales d'accélérateur et/ou de freins ne doivent pas modifier le rapport géométrique entre les pédales.

8.4 La modification de l'accélérateur ne doit pas nuire au retour au ralenti d'origine lorsque la force d'application est retirée.

8.5 Les modifications aux pédales ne doivent pas causer de changement de comportement accidentel durant la conduite.

9 - ÉLÉVATEURS ET COMPARTIMENTS DE TOIT POUR FAUTEUILS ROULANTS

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des élévateurs et des compartiments de toit pour fauteuils roulants.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

9.1 Les plaques d'arrimage doivent être posées avec des fixations qui offrent une installation solide et durable. Toute fixation au toit doit être construite et renforcée de façon à offrir une installation solide sans causer la distorsion du toit.

9.2 Tous les points de fixation au toit doivent être résistants à l'eau.

9.3 L'emplacement des interrupteurs ne doit pas nuire à l'entrée ou la sortie (transfert) du fauteuil roulant au siège du conducteur, ou vice-versa.

9.4 Les interrupteurs de commande doivent être placées à un endroit pratique qui permet au conducteur de les utiliser de façon autonome.

9.5 Le pare-brise et la lunette arrière doivent être libres de toute obstruction qui pourrait nuire au champ de vision du conducteur.

9.6 Si un support est fixé sur un porte-bagage détachable, celui-ci doit être spécifiquement conçu pour les véhicules, et sa performance et ainsi que sa capacité doivent être établies par le fabricant comme étant adéquates pour le poids du support, du fauteuil, et de la charge de service.

10 - FREIN POUR LA FORMATION DES CONDUCTEURS

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des freins pour la formation des conducteurs.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

10.1 Il est conseillé que l'installateur et/ou le spécialiste en réadaptation à la conduite soient proactifs dans la recommandation d'un frein pour la formation des conducteurs pour tout conducteur nécessitant de la formation en sus de l'orientation de conduite fournit par le concessionnaire..

10.2 Le frein de formation ne doit appliquer aucune pression sur la pédale de freins tant qu'elle n'est pas activée par le formateur, ni causer de changement de comportement accidentel durant la conduite.

10.3 Tous les trous de fixation doivent être bouchés et scellés lorsque la pédale du frein de formation est enlevée.

10.4 Un essai routier est nécessaire.

11 - BASES DE SIÈGES ÉLECTRIQUES

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des bases de sièges électriques.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

11.1 Une base de siège électrique de conducteur ou de passager peut se déplacer sur l'un ou l'autre des axes suivants :

1. vers le haut ou le bas
2. vers l'avant ou l'arrière
3. tourner vers la gauche ou la droite

11.2 Le cheminement des fils doit être fait de façon à éviter qu'ils soient mêlés, débranchés accidentellement, écorchés, pincés, étirés, et frottés sur la course entière du siège dans toutes les directions. Les fils doivent être protégés par un disjoncteur ou un fusible à la source d'alimentation.

11.3 Les bases de sièges électriques doivent être fixés au plancher du véhicule tel que spécifié par le fabricant de la base de siège.

11.4 Les ceintures de sécurité doivent être conformes à NSVAC 208, 209 et 210.

11.5 Les véhicules ayant une base de siège électrique doivent avoir un système d'arrimage pour l'aide à la mobilité non-occupé, situé pour permettre le transfert sécuritaire et adéquate de l'occupant de l'aide à la mobilité. L'arrimage doit pouvoir être accompli indépendamment par le client, sans autre aide, et doit porter l'avertissement suivant : "Pour fauteuil roulant inoccupé seulement. DOIT ÊTRE UTILISÉ LORSQUE LE VÉHICULE EST EN MOUVEMENT", L'aide à la mobilité doit être arrimé adéquatement.

11.6 Le type de siège du conducteur doit être déterminé par le client, le concessionnaire d'équipement de mobilité, et si nécessaire, le spécialiste en réadaptation à la conduite.

11.7 Les commandes pour la base de siège électrique doivent être placées de façon à permettre au client de les utiliser de manière commode, efficace et sécuritaire. Tous les interrupteurs doivent être identifiés clairement. Les interrupteurs doivent être situés avec attention afin d'éviter d'endommager l'équipement durant le transfert. De plus, les interrupteurs devraient être situés de façon à minimiser les risques d'éraflure ou de blessure durant le transfert.

12 - AGRANDISSEMENT DES PORTES

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Pour toutes les fourgonnettes Ford à châssis de longueur standard de Série « E », jusqu'au modèle 2007, voir la révision pertinente du manuel des toits et portes surélevées ("*Raised Roof and Doors Manual*"). Pour les GM Savana 1500, 2500, 3500, les Chevrolet Express 1500, 2500, 3500, et les fourgonnettes Ford de Série E 150, 250, 350 pour 2008-2011, voir la version pertinente des directives sur l'installation et les assemblages des portes et toits surélevés ("*Raised Roof and Door Assembly and Installation Guidelines*"). Ce manuel peut être acheté de l'ANCEM. Pour plus d'informations communiquez avec ANCEM au 1-800-833-0427. Toute modification à la structure couverte par ce manuel doit être construite selon les spécifications de conception du manuel. Pour toute modification qui n'est pas couverte par le manuel, les directives de spécifications minimales suivantes doivent s'appliquer. La conformité aux directive de l'ANCEM n'assure pas la conformité aux normes FMVSS-NSVAC. Toute modification doit être conforme aux normes FMVSS-NSVAC pertinentes.

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise de l'agrandissement des portes.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

12.1 S'il existe un manuel ANCEM sur l'agrandissement des portes pour le véhicule qui doit être modifié, les directives de fabrication doivent être suivies **ou l'entreprise de transformation doit documenter les étapes suivies pour assurer la conformité.**

12.2 Les systèmes de portes agrandies (portes, charnières, éléments de verrouillage, encadrement, et coulissants de portes) doivent être d'apparence semblable, et construites avec une solidité et autres exigences de performance équivalentes au système de portes d'origine.

12.3 La finition doit correspondre avec celle du constructeur d'origine. Tout le processus de finition doit suivre les techniques décrites dans les manuels de réparation des ateliers de carrosserie.

12.4 Le linteau de la porte agrandie doit comporter une gouttière, afin d'assurer que l'eau soit canalisée à l'écart du système d'entrée de la fourgonnette.

12.5 Un renfort structural doit être fixé au dessus du linteau afin d'éviter le mouvement de l'encadrement de la porte surélevée. L'endroit où la porte surélevée rencontre le linteau doit comporter un joint à l'épreuve des intempéries.

12.6 Le pourtour intérieur de la porte surélevée doit être scellé avec un joint d'étanchéité équivalent à celui d'origine. Les surfaces des portes fermées doivent être alignées, et résister à l'eau, l'air, le vent, la poussière, et les vapeurs nocives.

12.7 Les portes surélevées doivent se fermer solidement, conformément à la norme FMVSS-NSVAC 206.

13 - COMMANDES EXTÉRIEURES DE PORTES ET D'ÉLÉVATEURS

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des commandes extérieures des portes et des élévateurs.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

13.1 Tout interrupteur qui est alimenté par le solénoïde de l'élévateur doit être protégé par un disjoncteur additionnel située à l'intérieur de 45 cm (18") de la source d'alimentation. Le disjoncteur doit être approprié pour la charge requise.

13.2 Les interrupteurs et commandes doivent être situés convenablement, tel que déterminé par le client, le spécialiste en réadaptation à la conduite, et le concessionnaire d'équipement de mobilité, et ne doivent pas nuire aux commandes d'origine.

13.3 Si un système d'entrée à distance est utilisé, un dispositif de commande supplémentaire à l'extérieur est aussi nécessaire, à moins que cela ne soit techniquement impossible, par ex., lorsqu'un système électrique d'origine ne permet pas une solution de commande extérieure réalisable. Dans ces cas exceptionnels, le concessionnaire doit fournir une télécommande additionnelle de secours pour permettre à l'utilisateur d'avoir accès à la télécommande supplémentaire en tout temps lorsque la télécommande principale est défaillante ou perdue.

14 - PLANCHERS ABAISSÉS

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des planchers abaissées.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

14.1 Si le concessionnaire ne peut produire un plancher abaissé conforme tel que spécifié par le spécialiste en réadaptation, d'autres alternatives certifiées doivent être explorées. Les fourgons Ford E-150 et E-250, 1992 à 2003, doivent être conformes aux manuels pertinents ANCEM sur les planchers abaissés ou à toute autre méthode conforme aux normes FMVSS-NSVAC pertinentes.

Les fourgons Ford E-250 ou E-350, 2004-2007, doivent être conformes au manuel ANCEM pertinent sur les planchers abaissés ou toute autre méthode conforme à toutes les normes FMVSS-NSVAC pertinentes.

Les fourgons Ford E-250, 2008, doivent être conformes au manuel ANCEM pertinent sur les planchers abaissés ou tout autre méthode conforme à toutes les FMVSS-NSVAC pertinentes. Il est à noter que les fourgons Ford E-250 ou E-350 modifiés selon les spécifications du manuel ANCEM sur les planchers abaissés n'ont pas été éprouvés quant à la norme sur les collisions frontales FMVSS 208. Il serait conseillé, pour ceux qui entendent utiliser le manuel ANCEM sur les planchers abaissés pour les fourgons E-250 ou E-350 2008, de déterminer le fonctionnement et l'efficacité du système de sacs gonflables sur les Ford E-250 ou E-350 2008 et de faire ou obtenir des résultats d'essais concernant la norme FMVSS-NSVAC 208 pour les modèles de cette année de fabrication.

Véhicules Ford série E 2009 (et plus récents) : Aucun manuel ANCEM sur les planchers abaissés ne s'applique à l'homologation relative aux normes FMVSS ou les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada. À cause des hausses fréquentes des exigences en matière de rendement du carburant et de stabilité des véhicules, et des modifications fréquentes des constructeurs d'équipement d'origine, lesquels nécessitent la répétition des épreuves de conformité, ANCEM a décidé de ne plus offrir de manuels sur les planchers abaissés, ou de déclarations d'homologation concernant les planchers abaissés.
Par conséquent, les installateurs qui abaissent les planchers des véhicules Ford Série E pour les années 2009 et suivantes doivent documenter les mesure prises pour assurer la conformité.
Pour toute modification non prévue par les manuels, les spécifications minimales suivantes doivent s'appliquer. Les directives ANCEM n'assurent pas la conformité aux normes FMVSS-NSVAC. Toute modification doit être conforme à toutes les normes FMVSS-NSVAC et/ou les exigences « rendre inopérant ».

14.2 Si le concessionnaire d'équipement de mobilité ne construit pas selon les spécifications ANCEM sur les planchers abaissés, une analyse d'ingénierie ou un rapport d'essai, décrivant les modifications faites, doit être au dossier. Les modifications doivent être conformes aux normes FMVSS-NSVAC qui régissent les changements et qui étaient en vigueur à la date initiale de la fabrication du véhicule complet ou la date à laquelle le véhicule incomplet a été terminé. Une documentation de la modification doit être disponible, comprenant des dessins

techniques qui précisent le processus de modification du plancher abaissé et, notamment, les longueur, largeur et hauteur de la surface du plancher, le type de matériau prévu, ainsi que le fournisseur du système de carburant, avec numéros de pièces, spécifications de la carrosserie surélevée, dont les modifications aux pare-chocs et le nouvel emplacement de tout capteur d'origine déplacé.

14.3 L'entrée et la surface du plancher abaissé doit être en matériau antidérapant.

14.4 L'ensemble du plancher abaissé et les éléments d'origine adjacents modifiés doivent avoir une finition qui correspond à l'apparence, les produits et les procédés d'origine, y compris la protection anti-rouille.

14.5 Le découpage ou la soudure du cadre pour l'installation du plancher abaissé doit être fait par un soudeur qualifié. La méthode utilisée doit respecter ou surpasser les recommandations et les méthodes des constructeurs d'équipement d'origine décrites dans les manuels de service et d'atelier, et doivent être conformes aux normes de soudure de la SAE (*SAE Welding Standards*) et les bonnes pratiques d'ingénierie.

14.6 Une base de siège amovible, à dégagement rapide, devrait être installée dans tous les fourgons adaptés à la conduite en fauteuil roulant. Une base de siège à dégagement rapide devrait être munie de roues pour faciliter le retrait et l'installation. Lorsque installée en position de conduite, le siège doit être situé de façon à permettre au conducteur d'utiliser le système de ceintures de sécurité sous-abdominale et de baudrier. Doit être conforme à toutes les normes FMVSS-NSVAC.

14.7 Si le plancher est abaissé pour la zone conducteur seulement, il est recommandé que cet espace soit à niveau, et au moins 2,5 cm (1") plus large et plus long que le fauteuil roulant. Le spécialiste en réadaptation à la conduite, le client, et le concessionnaire d'équipement de mobilité doivent choisir la rampe pour l'accès au plancher abaissé.

14.8 Le champ de vision du conducteur (ellipse visuelle) doit correspondre au champ de vision optimal tel que conçu par le fabricant d'origine.

14.9 Aucun fabricant, distributeur, concessionnaire, ou entreprise de réparation de véhicules automobiles ne peut sciemment rendre inopérant un dispositif ou élément de conception quelconque qui a été installé sur ou dans un véhicule ou un équipement de véhicule automobile en conformité avec une norme pertinente de véhicule automobile.

15 - ACCÉLÉRATEUR À GAUCHE

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des accélérateurs à gauche.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

15.1 Un accélérateur à gauche doit être installé uniquement sur les véhicules avec transmission automatique, et seulement si prescrit par un spécialiste en réadaptation à la conduite. S'il n'y a aucun tel spécialiste certifié de disponible dans la zone de service, la formation doit être donnée par un conducteur-formateur certifié/licencié à moins que le client soit titulaire du permis approprié ou fournisse une preuve documentaire d'une formation sur l'utilisation de l'accélérateur à gauche. Le recours au spécialiste en réadaptation à la conduite est fortement recommandé, si disponible.

15.2 Le dispositif d'accélérateur à gauche doit assurer que seul un accélérateur est accessible à la fois.

15.3 Si le dispositif de l'accélérateur à gauche requiert un protecteur de pédale pour être conforme au paragraphe 15.2, il doit être possible de retirer et de réinstaller l'accélérateur sans outils. Tous les dispositifs d'accélérateur à gauche doivent avoir une base fixée en permanence.

15.4 L'accélérateur d'origine doit fonctionner et être utilisable par un conducteur non handicapé lorsque l'accélérateur à gauche est retiré, et doit être conforme à la norme FMVSS-NSVAC 124.

15.5 Le concessionnaire d'équipement de mobilité doit confirmer, au moyen d'un essai routier, que l'accélérateur à gauche donne une accélération et une performance équivalentes à l'accélérateur d'origine.

15.6 L'installation d'un accélérateur à gauche doit comprendre une inspection du dessous du véhicule avant de percer des trous ou de fixer le dispositif. L'inspection doit assurer que le dispositif et les fixations ne causent aucun frottement ou écorchement, ou ne nuisent de quelque autre façon, aux conduites de freins, conduites d'essence, ou tout autre câble ou boyau sous le véhicule.

15.7 L'accélérateur à gauche doit être installé de façon à éviter que son utilisation puisse permettre une application accidentelle des freins. Ceci doit être déterminé par un conducteur-formateur certifié/licencié lors de l'ajustement final et la formation du client.

15.8 Lors de l'installation de l'accélérateur à gauche sur un véhicule muni d'un accélérateur et pédales de freins d'origine ajustables, cette caractéristique doit être désactivée, et la connexion électrique étiquetée « Ne pas reconnecter si ce dispositif est installé ». Le concessionnaire d'équipement de mobilité, et/ou le spécialiste en réadaptation à la conduite, et le client doivent déterminer la position des pédales avant de les déconnecter. Une étiquette doit être placée dans le véhicule informant le conducteur que la fonctionnalité d'ajustement des pédales a été désactivée.

15.9 Toutes les étiquettes d'avertissement et d'instructions fournies par le fabricant du dispositif doivent être placées tel que prescrit par celui-ci.

15.10 Le concessionnaire d'équipement de mobilité, et/ou le spécialiste en réadaptation à la conduite, et le client doivent déterminer les ajustements spécifiques requis lors de l'installation de l'accélérateur à gauche.

15.11 L'ajustement et la formation par un spécialiste en réadaptation à la conduite certifié est requise pour toutes applications de l'accélérateur à gauche.

15.12 Tant le client que les autres conducteurs connus du véhicule doivent être informés sur les dangers de l'utilisation des commandes adaptées par une personne qui n'a pas reçu la formation nécessaire.

15.13 Essai routier requis.

16 - COMMANDES MANUELLES/MÉCANIQUES

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 2

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des commandes manuelles.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

16.1 Les commandes manuelles pour l'accélération et les freins doivent être installées uniquement dans les véhicules munis de freins assistés, de direction assistée, et de transmission automatique. L'installation de commandes manuelles dans les véhicules autres que ceux-ci doit être autorisée par un conducteur-formateur certifié/licencié.

16.2 Les commandes manuelles doivent être soumises à un essai routier par le concessionnaire en équipement de mobilité pour assurer qu'ils ne nuisent pas aux autres systèmes de conduite sur toute l'étendue de leur course. Les commandes manuelles ne doivent pas nuire aux autres systèmes de conduite, ou obstruer la visibilité de ces derniers (par ex., commutateur des phares, volant, etc.).

16.3 Les commandes manuelles ne doivent pas nuire au fonctionnement normal des systèmes de contrôle du véhicule lorsque celui-ci est utilisé par un non handicapé.

16.4 Les commandes pour l'accélérateur et les freins doivent retourner au ralenti ou point neutre lorsque relâchées par le conducteur.

16.5 Lors de l'installation de commandes manuelles dans un véhicule muni d'un accélérateur, des freins, un volant, ou une colonne de direction d'origine ajustables, la fonctionnalité d'ajustement doit être désactivée et la connexion électrique étiquetée « Ne pas reconnecter si ce dispositif est installé ». Le concessionnaire d'équipement de mobilité, et/ou le spécialiste en réadaptation à la conduite, et le client doivent déterminer la position des pédales, du volant ou de la colonne de direction avant la déconnexion. Une étiquette doit être placée dans le véhicule informant le conducteur que la fonctionnalité d'ajustement des pédales, du volant ou de la colonne de direction a été désactivée.

16.6 Les gardes de pédales sont recommandés et doivent être disponibles durant le processus d'ajustement final. Le concessionnaire d'équipement de mobilité doit être en mesure d'installer les gardes de pédales si requis par les résultats de l'ajustement avec le client, le conducteur-formateur certifié/licencié, ou le concessionnaire d'équipement de mobilité.

16.7 Le client et les autres utilisateurs connus du véhicule doivent être formés et informés, et recevoir la documentation du fabricant sur les caractéristiques particulières de l'équipement adapté. Par exemple, les gardes de pédales amovibles et les dispositifs d'interdiction des commandes manuelles doivent être expliqués en détail.

16.8 Le genre précis de commande manuelle (par ex., pousser-tirer, pousser-tourner, pousser-bercer, ou à angle droit) peut être spécifié par le conducteur-formateur certifié/licencié. Dans ce cas, l'équipement ne peut être changé sans d'abord en avoir discuté avec ce dernier et reçu une recommandation d'équipement modifiée de sa part.

16.9 Si une formation est prévue dans le rapport de réadaptation, elle doit être donnée avant que l'équipement ne soit livré au client, sauf si celui-ci s'est engagé par écrit à ne pas utiliser l'équipement avant que le formation ne soit complétée.

16.10 Lors de l'installation, il est recommandé qu'un dispositif d'interdiction soit envisagé par le spécialiste en réadaptation à la conduite certifié/licencié et le concessionnaire d'équipement de mobilité.

16.11 Essai routier requis.

17 - FREIN DE STATIONNEMENT

*Classification ANCEM : Technologie traditionnelle**

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des freins de stationnement.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

17.1 Si une personne est incapable d'actionner un frein de stationnement d'origine à pied ou à main, un moyen alternatif doit être utilisé. Le type de modification requis au frein de stationnement sera déterminé par le conducteur-formateur certifié/licencié, le client, et le concessionnaire d'équipement de mobilité.

17.2 Lorsque actionné, le frein de stationnement doit être tenu en position par des moyens mécaniques, et non hydrauliques, pneumatiques, ou par le vide (dépression), où la perte graduelle de pression nuirait à la performance du frein.

17.3 Un voyant lumineux doit être visible du poste du conducteur lorsque le frein de stationnement est actionné et le contact est en position « marche ». Un voyant est préférable; si un voyant du marché secondaire est utilisé, il doit être visible et conforme à la norme FMVSS-NSVAC 101.

17.4 Les deux types de modification acceptables au frein de stationnement sont :

(a) **Rallonge du levier de frein de stationnement**
Cette rallonge manuelle doit être située afin de permettre une utilisation sécuritaire et facile du frein de stationnement. La rallonge ne doit pas nuire à l'entrée ou la sortie du véhicule.

(b) **Frein de stationnement électrique**
Le frein de stationnement électrique doit être installé de sorte que le fonctionnement mécanique des câbles ne soit gêné d'aucune façon. La commande à distance pour le frein de stationnement doit identifier clairement les positions « Enclenché » et « Relâché ». L'emplacement de la commande doit être déterminé par le spécialiste en réadaptation à la conduite, le client, et le concessionnaire d'équipement de mobilité. Le système de frein de stationnement électrique doit être en mesure de satisfaire aux exigences de performance du constructeur d'origine.

17.5 **(*) Classification ANCEM de haute technologie et de technologie traditionnelle : Les freins de stationnement manuels et les systèmes de freins de stationnement électriques indépendants sont classés « technologie traditionnelle ANCEM ». Les systèmes de freins de stationnement électriques qui sont liés ou intégrés aux systèmes d'accélération ou de freins électriques lors d'une modification sont classés « haute technologie ANCEM ». Voir la Partie 7 pour les définitions des éléments de haute technologie et de technologie traditionnelle.**

18 - OUVRE-PORTES ÉLECTRIQUES

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des ouvre-portes électriques.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

18.1 Tous les ouvre-portes électriques doivent avoir un dispositif de dégagement rapide, pour l'éventualité d'une défaillance mécanique ou d'une panne d'alimentation. Le dispositif de dégagement d'urgence doit être clairement identifié.

18.2 Les surfaces des portes électriques fermées doivent être alignées, et résister à l'eau, l'air, la poussière, et les vapeurs nocives.

18.3 L'éclairage intérieur du véhicule du client, tel que présenté au concessionnaire d'équipement de mobilité, doit continuer de fonctionner tel que conçu par le fabricant d'origine lorsque les portes s'ouvrent vers le haut. Dans les autres cas, le conducteur-formateur certifié/licencié indiquera spécifiquement les besoins en matière d'éclairage.

18.4 Un éclairage automatique d'appoint doit être installé avec les ouvre-portes électriques afin d'illuminer la plate-forme élévatrice à sa position la plus basse lorsque les portes sont ouvertes.

18.5 Dans le cas des portes battantes ou coulissantes, aucune des pièces mobiles qui actionnent les portes ne doivent entrer en contact avec la finition intérieure ou extérieure de la fourgonnette. Lorsque cela est inévitable, l'acier inoxydable, le Delrin, le UHMW, ou un autre matériau convenable sera utilisé afin de protéger la finition du véhicule.

18.6 L'installation des mécanismes des ouvre-portes électriques ne doit pas compromettre la conformité aux normes FMVSS-NSVAC, y compris les exigences concernant le verrouillage des portes.

19 - TOITS SURÉLEVÉS

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

Pour toutes les fourgonnettes Ford à châssis de longueur standard de Série « E » modèle 2008-2010, et les GM/Chevrolet Savana/Express 2008-2010, voir les directives de fabrication des toits surélevées ANCEM ("*Raised Roof Manufacturing Guidelines*"). Pour plus d'informations communiquez avec ANCEM au 1-800-833-0427. Toute modification à la structure couverte par ce manuel doit être faite selon les spécifications de conception du manuel. Pour toute modification qui n'est pas couverte par les directives, ou tout véhicule autre que les fourgonnettes Ford à châssis de longueur standard de Série « E » et les GM/Chevrolet Savana/Express, les spécifications minimales suivantes doivent s'appliquer. La conformité aux directives de l'ANCEM n'assure pas la conformité aux normes FMVSS-NSVAC. Toute modification doit être conforme aux normes FMVSS-NSVAC applicables.

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des toits surélevés.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

19.1 Si un manuel ANCEM sur les toits surélevés existe pour le véhicule en question, les instructions de fabrication doivent être suivies **ou l'installateur doit documenter les étapes suivies pour assurer la conformité aux normes FMVSS-NSVAC.**

19.2 Après l'installation d'un toit surélevé, le pourtour intérieur doit être recouvert d'un matériau conforme à la norme FMVSS-NSVAC 302 et assurer qu'il n'y a aucun bord tranchant.

19.3 Les toits surélevés doivent être scellés avec un scellant de qualité automobile afin d'empêcher l'entrée de la poussière, l'air, l'eau, et le bruit.

19.4 Le toit surélevé doit avoir une finition qui maintient l'apparence esthétique de la fourgonnette.

19.5 Les toits surélevés doivent être solidement fixés au véhicule et ne pas compromettre son intégrité structurale.

19.6 Si un renfort de toit est nécessaire, il doit maintenir un espace libre d'au moins 1,3 cm (1/2") du toit surélevé.

20 - SIÈGES

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des sièges.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

20.1 Les systèmes de sièges installés dans tout véhicule doivent être conformes aux normes FMVSS-NSVAC ou « rendre inopérant » pour les agences régies par les lois des É.-U.

20.2 Les sièges et bases de sièges sont limités à ceux qui sont spécifiquement conçus pour les installations automobiles.

20.3 La géométrie des ceintures de sécurité doit demeurer conforme aux spécifications des constructeurs d'origine.

20.4 Le câblage soit être conforme à la Partie 6, Spécifications électriques générales.

20.5 Les systèmes d'arrimages des appareils de retenue pour enfants doivent être conformes aux normes FMVSS 225 / NSVAC 210.2. Pour plus d'information concernant les utilisation et méthodes d'installation correctes, voir la plus récente édition de "*The Latch Manual*", disponible auprès de Safe Ride News Publication, P.O. Box 77327, Seattle WA USA 98177-0327, téléphone 425-640-5710, 800-403-1424; Fax: 425-640-5417; www.saferidenews.com.

21 - RALLONGE DE COLONNE DE DIRECTION

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des rallonges de colonnes de direction.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

21.1 Les méthodes suivantes de rallonge de colonne de direction sont acceptables :

(a) Ajout d'une pièce d'espacement

- La pièce d'espacement en aluminium ou en matériau composite doit avoir une surface non réfléchissante pour éviter l'éblouissement. La pièce doit être fixée à la colonne de direction d'origine au moyen de boulons spécifiés par le constructeur d'origine. La distance additionnelle sera ajoutée relativement à la distance entre l'emplacement initial des contact, sélecteur de vitesse et levier des clignotants, et le volant. Attention : Les rallonges de colonnes ajoutent du poids. Le poids supplémentaire et l'effet de levier appliqué par le conducteur peuvent affecter l'intégrité des systèmes de colonnes d'origine.

- Tous les boulons fixant la pièce d'espacement à la colonne et au volant doivent être installés au couple de serrage spécifié par le fabricant et avec un dispositif tel qu'un composé à blocage de qualité automobile pour empêcher tout desserrage des fixations des volant et rallonge.

- La longueur maximale recommandée de la rallonge du volant est de 15,2 cm (6").

(b) Rallonge intégrale de colonne

- La rallonge intégrale conserve le contact et les leviers de sélecteur de vitesse et des clignotants dans leur position d'origine relative au volant.

- La longueur maximale recommandée de la rallonge de colonne de direction est 15,2 cm (6").

21.2 Le type de rallonge de colonne de direction (intégrale ou ajout d'espacement), de même que la longueur de la rallonge, doivent être précisés par le spécialiste en réadaptation à la conduite, le client et/ou le concessionnaire d'équipement de mobilité.

21.3 La colonne de direction rallongée doit être équivalente à la colonne d'origine quant à la performance et la fonctionnalité L'apparence doit être de qualité acceptable. La rallonge de la colonne ne doit pas nuire au recul de la colonne telle que conçue par le constructeur d'origine.

22 - DISPOSITIFS DE DIRECTION

*Classification ANCEM : Technologie traditionnelle**

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des dispositifs de direction.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

22.1 Les types de contrepoids et de dispositif de direction doivent être déterminés par le spécialiste en réadaptation à la conduite. L'emplacement du dispositif de direction doit être déterminé par le spécialiste en réadaptation à la conduite, le client, et le concessionnaire d'équipement de mobilité.

22.2 Le dispositif de direction ou les accessoires et tout contrepoids installé ne doivent pas nuire à la capacité du client de voir tous les instruments de bord, tel l'indicateur de vitesse, niveau de carburant, etc., à moins d'être signalé par le spécialiste en réadaptation à la conduite et le concessionnaire.

22.3 Le dispositif de direction, lorsque installé, ne doit pas nuire au fonctionnement du sac gonflable. Si l'entrave au fonctionnement du sac gonflable ne peut être évitée, celui-ci devrait être désactivé lorsque le dispositif de direction est utilisé.

22.4 Les modifications aux dispositifs de direction doivent être autorisées par le spécialiste en réadaptation à la conduite.

22.5 Les dispositifs de direction doivent être à dégagement rapide et faciles à enlever par une personne non handicapée.

(*) NOTE: Aux fins de la classification ANCEM de « haute technologie » ou de « technologie traditionnelle », un dispositif de direction de technologie traditionnelle est un dispositif mécanique qui n'est pas intégré à une fonctionnalité de commande secondaire du véhicule. Les dispositifs de direction de haute technologie sont les dispositifs qui sont visés par la définition d'un élément de haute technologie au paragraphe 7.1.

23 - DISPOSITIFS D'AIDE AU TRANSFERT

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des dispositifs d'aide au transfert (barres, poignées, courroies, etc.)

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

23.1 Les dispositifs d'aide au transfert doivent être attachés à une partie du véhicule conçue ou renforcée pour supporter le dispositif et la charge du client.

23.2 L'emplacement et les dimensions des dispositifs d'aide au transfert seront déterminés par le spécialiste en réadaptation à la conduite, le client, ou le concessionnaire d'équipement de mobilité.

23.3 Les dispositifs d'aide au transfert doivent être fabriqués d'un matériau durable conçu pour supporter un poids d'au moins 115 kg (250 lb), ou le poids de la personne, selon le plus élevé.

23.4 Les dispositifs d'aide au transfert doivent être situés de façon à éviter toute blessure corporelle.

23.5 Les dispositifs d'aide au transfert ne doivent pas nuire au fonctionnement des sacs gonflables du véhicule.

24 - COMMANDES D'ACCESSOIRES SUR LA COLONNE DE DIRECTION

*Classification ANCEM : Technologie traditionnelle**

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des commandes d'accessoires fixées à la colonne de direction.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

24.1 Les commandes des clignotants, klaxon, inverseur des phares, essuie-glaces, lave-glace, et autres, doivent pouvoir être actionnés indépendamment par le conducteur.

24.2 Les types et emplacements des commandes et modifications des accessoires doivent être déterminés par le spécialiste en réadaptation à la conduite, le client, et le concessionnaire d'équipement de mobilité.

24.3 Le déplacement des commandes d'origine ne doit pas nuire aux commandes en place.

(*) NOTE: Classification ANCEM de haute technologie et de technologie traditionnelle : Suivant la définition donné à la Partie 7, les dispositifs et modifications auxquelles cette partie fait référence sont généralement de technologie traditionnelle, mais des dispositifs de haute technologie sont parfois employés pour accomplir les exigences fonctionnelles des éléments dont il est question.

25 - ÉLÉVATEURS POUR FAUTEUILS ROULANTS ET TRI/QUADRIPORTEURS

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des équipements de levage pour fauteuils roulants et tri/quadriporteurs.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Autres considération
Le véhicule doit satisfaire aux normes FMVSS-NSVAC, NHTSA, Transport Canada, et à toutes les spécifications des constructeurs d'origine.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

25.1 Lors de l'installation de tout genre d'élévateur électrique, une mise à la masse supplémentaire doit être installée entre le dispositif et le véhicule à l'endroit approprié.

25.2 Les barres d'attelage et les véhicules doivent être de capacité suffisants pour supporter les équipements de levage et dispositif de mobilité lorsqu'ils ne sont pas utilisés **et les attaches ne doivent pas être modifiées de façon à dépasser la capacité de charge nominale du véhicule établie par le fabricant d'origine**.

25.3 L'installation d'équipement de levage pour fauteuil roulant et l'équipement de mobilité ne doit pas résulter en un dépassement du PNBV ou du PNBE. Voir la section 5.5 pour des renseignements sur les barres d'attelage et le poids nominal brut sur l'essieu arrière (PNBE).

25.4 Les équipements de levage doivent être installés selon les instructions du fabricant.

25.5 L'installation d'équipement de levage ainsi que le dispositif de mobilité ne doivent pas interférer avec les feux et rétroréflecteurs du véhicule qui sont exigés par la NSVAC 108, tel que les feux de positionnement, de freinage, etc.. Dans le cas ou des feux ou rétroréflecteurs sont obscurcie par l'équipement de levage ou le dispositif de mobilité, des feux et/ou rétroréflecteurs de remplacement ou additionnels seront installés. Habituellement, le fabricant de l'équipement de levage offre ces feux/rétroréflecteurs.

26 - ARRIMAGE DES FAUTEUILS ROULANTS ET DES TRI/QUADRIPORTEURS

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des arrimages des fauteuils roulants et des tri/quadriporteurs.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

26.1 L'arrimage de fauteuil roulant inoccupé doit être stable lors de toute manoeuvre de conduite normale (légale, vitesse permise, etc.) et, si construit en atelier, être fabriqué de pièces d'une capacité d'au moins 2 725 kg (6 000 lb), et aucune courroie ne doit être placée sur les bras du fauteuil ou traverser des bords tranchants.

26.2 Les systèmes d'arrimage de fauteuils occupés doivent satisfaire aux normes FMVSS-NSVAC 209 et SAE J2249 pertinentes. L'installation doit être conforme aux instructions du fabricant et doit utiliser les plaques d'appui, fixations, etc., prévues ou fournies par le fabricant du système.

26.3 Après l'installation du poste du conducteur (arrimage occupé), le fauteuil roulant doit être correctement positionné et ancré de façon à minimiser tout mouvement.

26.4 Après l'installation du poste du conducteur (arrimage occupé), et le fauteuil roulant correctement positionné et ancré, celui-ci devrait être éprouvé pour le mouvement. Après que la tension ait été appliquée au système, le fauteuil ne devrait pas pouvoir bouger plus de 1,3 cm (1/2") vers l'avant, l'arrière, ou les côtés.

26.5 Les arrimages de fauteuils roulants ne doivent pas être attachés à une partie du fauteuil conçue pour être enlevée rapidement (par ex., repose pied, appuie-bras) ou, dans le cas d'un fauteuil pliant, à la traverse du cadre.

26.6 Le conducteur d'un véhicule en fauteuil roulant doit pouvoir actionner seul et sans aide l'arrimage du fauteuil (ancrer, dégager). Lorsque le fauteuil est bien ancré dans la position de conduite, il doit y avoir un signal sonore ou visuel qui confirme au conducteur que le fauteuil est solidement arrimé.

26.7 Les véhicules munis d'une base de siège de transfert électrique doivent avoir un système d'arrimage pour le dispositif de mobilité inoccupé, placé de telle façon à permettre un transfert sécuritaire et adéquat. L'arrimage doit pouvoir être accompli indépendamment par le client, sans aide, et doit porter clairement l'avertissement suivant : "Pour utilisation inoccupée seulement. DOIT ÊTRE UTILISÉ LORSQUE LE VÉHICULE EST EN MOUVEMENT". Le dispositif de mobilité doit être adéquatement arrimé.

26.8 Le passager en fauteuil roulant peut être arrimé orienté vers l'avant ou vers l'arrière si cela est conforme à la norme « FMVSS 49CFR Subtitle B, paragraph 38.23 », pour les concessionnaires régis par les lois des É.-U. L'arrimage des passagers doit être conforme à toutes les autres exigences relatives à l'arrimage des fauteuils roulants.

26.9 L'installateur d'équipement de mobilité, le spécialiste en réadaptation à la conduite, et/ou le client peuvent prévoir une ceinture de maintien du torse supplémentaire et/ou d'autres équipements lorsque nécessaire pour assurer l'équilibre et la stabilisation du client.

26.10 À moins que des pièces justificatives puissent être obtenues et fournies à l'utilisateur final attestant que le tri/quadriporteur est muni de points d'arrimage identifiés et le siège conçu pour la résistance aux impacts, personne ne doit être transportée alors qu'elle est sur un tri/quadriporteur, ni conduire de cette position.

26.11 Toutes les positions en fauteuil roulant doivent être équipées d'une ceinture sous-abdominale. Les positions en fauteuil roulant doivent être équipées d'une ceinture-baudrier et sous-abdominale lorsque :

1) la position assise est adjacente à une paroi extérieure du véhicule; et
2) les instructions d'installation du fabricant de l'arrimage exigent leur utilisation.
3) Les véhicules 2011 et plus récents exigent les ceintures-baudrier et sous-abdominales dans toutes les positions assises.

27 - PLANCHERS POUR FAUTEUILS ROULANTS

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des planchers pour fauteuils roulants.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

27.1 Le sous-plancher pour fauteuil roulant doit offrir une surface lisse pour la pose du revêtement.

27.2 Les adhésifs et revêtements pour le sous-plancher doivent satisfaire à la norme FMVSS-NSVAC 302.

27.3 Lorsque les plaques en acier sont utilisées, une couche d'apprêt, de scellant ou de peinture doit être appliquée sur leurs bords et surfaces pour prévenir la corrosion.

27.4 Tout matériau de sous-plancher (ex., contre-plaqué ou acier) doit être solidement fixé au véhicule pour empêcher tout mouvement et/ou bruit de cliquetis.

27.5 Les style et type de matériau pour le plancher sera déterminé par le client, l'installateur de l'équipement de mobilité et le spécialiste en réadaptation à la conduite.

27.6 Tout revêtement doit être fixé solidement au plancher. Tous les bords exposés doivent être retenus.

27.7 Le remplissage de marches ou de cavités pour celles-ci (conducteur, passager, porte de côté) devrait être faite de façon à conserver le but de la conception d'origine, y compris la structure, la fonction et l'apparence. Cela comprend les scellants, la peinture et la finition du remplissage.

28 - PLATE-FORME ÉLÉVATRICE MOTORISÉ POUR CONDUCTEUR EN FAUTEUIL ROULANT

Classification ANCEM : Technologie traditionnelle

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des plate-formes élévatrices motorisés pour conducteurs en fauteuils roulants.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

28.1 Les dimensions (profondeur, longueur, largeur, hauteur) de la plate-forme élévatrice doivent être déterminées par le fabricant de la plate-forme élévatrice en collaboration avec le spécialiste en réadaptation à la conduite et le concessionnaire d'équipement de mobilité.

28.2 L'emplacement de l'interrupteur de commande de la plate-forme élévatrice doit être déterminée par le spécialiste en réadaptation à la conduite, le client et le concessionnaire d'équipement de mobilité. L'interrupteur doit être identifié clairement quant à sa fonction et située de façon à éviter un usage accidentel.

28.3 Les surfaces d'embarquement et supérieure de la plate-forme élévatrice doivent être antidérapantes.

28.4 La finition de la plate-forme élévatrice complétée doit être résistante à la corrosion et correspondre avec la finition d'origine du véhicule.

28.5 La position assise de la plate-forme élévatrice doit être munie d'une base de siège amovible à dégagement rapide.

28.6 Si aucune déclaration de conformité n'est disponible du fabricant de la plate-forme élévatrice, le concessionnaire d'équipement de mobilité doit certifier que l'installation est conforme aux paragraphes 28.7 ou 28.8.

28.7 La plate-forme élévatrice doit pouvoir résister à une épreuve de 20 fois le poids du fauteuil roulant qui sera arrimé à celle-ci suivant la norme C10 de l'ANCEM, version août 2011.

28.8 Il doit y avoir une ceinture de sécurité à trois points d'ancrage pour l'occupant en fauteuil roulant. Si la ceinture de sécurité est ancrée à la plate-forme élévatrice, elle doit être éprouvée selon la norme FMVSS-NSVAC 210 et les exigences du paragraphe 28.7, indépendamment des exigences de charge du paragraphe 28.7.

29 - SYSTÈMES DE FREINAGE DE RÉSERVE

Classification ANCEM : Haute Technologie

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des systèmes de freinage de réserve.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

29.1 Les modifications qui affectent l'application des freins doivent être munies d'un système de réserve.

29.2 Le système de freinage de réserve doit s'activer automatiquement afin d'assurer la fonctionnalité des freins assistés si le moteur s'arrête ou l'assistance d'origine est défaillante. Le système de freinage de réserve doit fournir le même niveau d'assistance que le système d'origine.

29.3 Dès que le système de réserve est activé, le conducteur doit être averti par une indication sonore et visuelle. L'avertissement doit être conçu ou situé de façon à ce que le conducteur puisse le voir ou l'entendre pendant qu'il conduit.

29.4 Le système de freinage de réserve doit pouvoir être mis à l'essai préalablement par le client (avant qu'il ne soit requis) afin qu'il puisse s'assurer du bon fonctionnement du système.

29.5 Le système de réserve doit pouvoir fonctionner de façon continue lorsque activé.

29.6 Tous les boyaux, conduites et raccords doivent être équivalents aux spécifications du constructeur d'origine et respecter ou dépasser les normes FMVSS-NSVAC ou SAE. Le concessionnaire doit obtenir une documentation démontrant la conformité à la norme SAE J2671.

29.7 Le système de freinage de réserve doit être conçu de façon à ce qu'une défaillance d'un élément du système de réserve ne compromette pas le fonctionnement des freins assistés d'origine.

29.8 Le fabricant d'un système de réserve doit fournir une étiquette très voyante pour apposer à un endroit visible par le conducteur, avertissant celui-ci que le véhicule est muni d'un système de freinage de réserve pour utilisation en cas d'urgence seulement, et non continue, sinon des dommages en résulteront.

29.9 L'installateur doit fournir un manuel du propriétaire détaillé à l'utilisateur final. Le manuel devrait décrire comment mettre le système à l'essai, les avertissements au sujet de son fonctionnement, les exigences d'entretien, et quoi faire en cas de panne du système.

30 - SYSTÈMES DE DIRECTION HYDRAULIQUE DE RÉSERVE

Classification ANCEM : Haute Technologie

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des systèmes de direction hydrauliques de réserve.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

30.1 Les modifications au système de direction doivent être munis d'un système de réserve.

30.2 Le système de direction de réserve doit s'activer automatiquement afin d'assurer la fonctionnalité de la direction assistée si l'assistance d'origine est défaillante. Le système de réserve doit fournir le même niveau d'assistance que le système d'origine.

30.3 Dès que le système de réserve est activé, le conducteur doit être averti par une indication sonore et visuelle. L'avertissement doit être conçu ou situé de façon à ce que le conducteur puisse le voir ou l'entendre pendant qu'il conduit.

30.4 Le système de direction de réserve doit pouvoir être mis à l'essai préalablement par le client (avant qu'il ne soit requis) afin qu'il puisse s'assurer du bon fonctionnement du système.

30.5 Lorsque activé, le système de réserve doit pouvoir fonctionner pendant un minimum de 180 secondes.

30.6 Tous les boyaux, conduites et raccords doivent être équivalents aux spécifications du constructeur d'origine. Le concessionnaire doit obtenir une documentation démontrant la conformité à la norme SAE J2672.

30.7 L'installateur doit apposer une étiquette très voyante à un endroit visible par le conducteur, avertissant celui-ci que le véhicule est muni d'un système de direction de réserve pour utilisation en cas d'urgence seulement, et non continue, sinon des dommages en résulteront.

30.8 Le concessionnaire doit obtenir un manuel du propriétaire détaillé avec chaque unité. Les instructions devraient être détaillées quant à l'emplacement et l'installation de tous les éléments du système. Le manuel devrait décrire comment mettre le système à l'essai, les avertissements au sujet de son fonctionnement, les exigences d'entretien, et quoi faire en cas de panne du système.

31 - INTERFACE ÉLECTRONIQUE AVEC LE VÉHICULE

Classification ANCEM : Haute Technologie

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire les interfaces entre le système électrique du véhicule et l'équipement de mobilité.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

31.1 Lors de l'installation de tout dispositif ou commande qui est connecté au système électrique d'origine du véhicule, le manuel d'installation du fabricant de l'équipement applicable aux marque, modèle et année du véhicule doit être suivi à la lettre, sans exception. Toute exception doit être approuvée par le fabricant, par écrit.

31.2 L'installation nécessitant une interface avec le système électronique d'origine doit être supervisée par un technicien certifié tel que requis par le fabricant de l'équipement.

31.3 Une procédure écrite de l'entreprise détaillant les étapes pour assurer que les bonnes procédures de câblage sont suivies. L'interface avec les systèmes électroniques doit être faite en conformité avec les Directives ANCEM, Parte 6 - Spécifications électriques générales.

31.4 Un manuel de service du constructeur d'origine ou un service en ligne doit être disponible afin de fournir les schémas de câblage et le soutien pour toutes les installations avec connexion au système électrique d'origine. L'information doit être spécifique à l'année, la marque et le modèle du véhicule.

32 - FONCTIONNEMENT DU SÉLECTEUR DE VITESSES

*Classification ANCEM : Haute Technologie**

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des sélecteurs de vitesses.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

32.1 Le client doit pouvoir faire fonctionner le levier de vitesses de façon sécuritaire et efficace à chaque position désirée. Le spécialiste en réadaptation à la conduite, le client et/ou le concessionnaire d'équipement de mobilité déterminent le type et/ou la modification.

32.2 Les sélecteurs de vitesses à gauche, ou les rallonges, doivent être solidement fixées au levier de vitesses d'origine, et aptes à être utilisées correctement par le client.

32.3 Les sélecteurs de vitesses motorisés doivent respecter ou dépasser les normes FMVSS-NSVAC 101 et 102 concernant l'illumination des voyants et la disposition de ceux-ci sur la console, et la relation entre eux.

32.4 Les sélecteurs de vitesses motorisés doivent être installés conformément aux instructions d'installation du fabricant de l'équipement.

32.5 Tous des dispositifs de sélection de vitesses doivent comporter une fonction de verrouillage qui nécessite l'application des freins avant que la transmission ne puisse être mise à, ou enlevée de, la position "Park".

32.6 (*) **Classification ANCEM haute technologie : Tous les dispositifs de sélection de vitesse électroniques sont classés ANCEM haute technologie.**

33 - SYSTÈMES DE VOLANT HORIZONTAL

Classification ANCEM : Haute Technologie

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des systèmes de volant horizontal.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

33.1 La position du volant doit être déterminée par le spécialiste en réhabilitation à la conduite, le client et le concessionnaire d'équipement de mobilité. Si pertinent, les commandes du dispositif, ou celles pour élever ou abaisser la colonne de direction, doivent être placées spécifiquement pour permettre au conducteur de les actionner selon sa force et son amplitude de mouvement. Le spécialiste en réadaptation à la conduite et le concessionnaire d'équipement de mobilité déterminent l'emplacement de la commande de façon à éviter son fonctionnement accidentel alors que le véhicule est en marche.

33.2 Les colonnes de direction horizontales doivent être installées uniquement selon les spécifications du fabricant.

34 - SYSTÈMES D'ACCÉLÉRATION ET DE FREINAGE ASSISTÉS

Classification ANCEM : Haute Technologie

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des systèmes d'accélération et de freinage assistés.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

34.1 Les systèmes d'accélération et de freinage assistés doivent être installés selon les instructions du fabricant de l'équipement.

34.2 L'installation doit être faite ou supervisée par un technicien formé et certifié par le fabricant de l'équipement.

34.3 Tout équipement installé doit être conforme aux normes SAE J2603 (rev 10/2007) et aux normes FMVSS-NSVAC pertinentes.

34.4 Un système d'accélération ou de freinage assisté ne doit être installé que lorsque recommandé par un spécialiste en réadaptation à la conduite reconnu par le fabricant de l'équipement.

34.5 L'emplacement correct de l'interface de commande doit être établi par le concessionnaire d'équipement de mobilité, le spécialiste en réadaptation à la conduite et le client. Cela pourra nécessiter des ajustements et un suivi. L'ajustement final devrait être coordonné avec le spécialiste en réadaptation à la conduite.

34.6 Les commandes manuelles d'accélération et de freinage assistés, lorsque prescrites, doivent satisfaire aux exigences suivantes

- Les systèmes d'accélération et de freinage assistés doivent comporter un système de réserve qui s'active automatiquement en cas de panne dans le système principal (par ex., panne du moteur, glissement ou rupture d'une courroie de transmission, perte de dépression).
- Les systèmes d'accélération et de freinage de réserve doivent émettre un avertissement sonore et visuel lorsque activés.

34.7 Lorsqu'un système d'accélérateur ou de freins pneumatique est prescrit :

- Le cheminement de toutes les conduites pneumatiques doit être à l'intérieur du véhicule et celles-ci doivent être protégées contre les dommages ou autre détérioration causées par les bords tranchants, les intempéries, etc.

34.8 Toutes les connexions doivent satisfaire aux Spécifications électriques générales précisées à la Partie 6.

35 - SYSTÈMES DE FREINAGE À EFFORT RÉDUIT

*Classification ANCEM : Haute Technologie**

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des systèmes de freinage à effort réduit.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

35.1 Le freinage à effort réduit est une modification au système de freinage assisté du constructeur d'origine qui diminue l'effort requis pour actionner la pédale des freins. La réduction est classifiée comme étant « à effort réduit » ou « sans effort ». La modification « à effort réduit » exige une application de 3,2 - 5 kg (7-11 lb) de force à la pédale des freins. Les modifications doivent satisfaire à la norme SAE J2671. La modification « sans effort » exige une application de moins de 3,2 kg (7 lb) de force à la pédale des freins. Le niveau de diminution d'effort de freinage sera déterminé et précisé par un spécialiste en réadaptation à la conduite.

35.2 **Ce type de système est classifié haute technologie par ANCEM, parce qu'un dispositif de réserve est requis, et les dispositifs de réserve sont visés par la définition d'élément de haute technologie.**

36 - SYSTÈMES DE DIRECTION HYDRAULIQUE À EFFORT RÉDUIT

*Classification ANCEM : Haute Technologie**

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 1

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des systèmes de direction à effort réduit.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

36.1 Couple de braquage requis : Le couple requis pour la direction devrait être mesuré au sommet de la colonne de direction, avec moteur réchauffé, tournant au ralenti à la vitesse recommandée par le fabricant, et la climatisation arrêtée. La norme SAE J2672 prévoit que le couple devrait être entre 0,45 et 1,7 N-m (4 à 15 lb-po) pour un effort dit « réduit », et entre 0,17 et 0,45 N-m (1.5 à 4 lb-po) pour un effort dit « réduit au maximum » (« sans effort ») lorsque mesuré avec des jantes et pneus d'origine sur une surface de béton sèche et lisse. Le fabricant de l'équipement doit être consulté pour connaître la gamme de couple possible pour le véhicule en question (SAE J2672 #3.32 (rev. 8/2004).

36.2 Le concessionnaire doit documenter l'inspection finale démontrant que le cheminement des conduites hydrauliques et des câbles électriques est correct et protège ces éléments contre l'endommagement ou la détérioration par les bords tranchants, les intempéries, etc.

36.3 Lorsqu'un véhicule est muni d'une direction assistée « sans effort » et qu'un dispositif de direction est fixé au volant, un contrepoids équivalent au poids du dispositif et fixations devrait être installé pour équilibrer le volant. Ce contrepoids devrait être fixé à l'opposé (à 180 degrés) du dispositif et amovible pour usage par un conducteur non handicapé.

36.4 **Ce type de système est classifié haute technologie par ANCEM, parce qu'un dispositif de réserve est requis, et les dispositifs de réserve sont visés par la définition d'élément de haute technologie.**

37 - SYSTÈMES DE DIRECTION À DISTANCE: DIGITAL, ÉLECTRONIQUE ET MÉCANIQUE/HYDRAULIQUE

Classification ANCEM : Haute Technologie

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	**Page 1 de 1**

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des systèmes de direction à distance.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

37.1 Tous les systèmes de direction à distance doivent être installés suivant les instructions du fabricant de l'équipement.

37.2 L'installation et le service doivent être assurés ou supervisés par un technicien formé et certifié par le fabricant de l'équipement.

37.3 Tout système installé doit être conforme aux normes FMVSS-NSVAC, SAE J2588 (rev. 8/2004), et toutes normes et directives fédérales, des états et des provinces applicables.

37.4 Un système de direction à distance doit être installé uniquement lorsque recommandé par un spécialiste en réadaptation à la conduite qualifié, reconnu par le fabricant de l'équipement.

37.5 Le concessionnaire d'équipement de mobilité, le spécialiste en réadaptation à la conduite et le client doivent déterminer l'emplacement du dispositif de commande. Plusieurs ajustements peuvent être requis.

37.6 Tout système de fixation pour le dispositif de commande doit être conçu et installé de façon à demeurer stable pour la durée de vie de l'équipement.

37.7 Tout système de fixation pour le dispositif de commande doit être exempt de bords tranchants, résistant à la corrosion, et avoir une finition automobile.

37.8 Les systèmes de conduite au pied mécanique/hydraulique doivent être à effort réduit et avoir un système de réserve à moins l'évaluateur exige une réduction additionnel de l'effort (référer à la section 36.4). Il est recommandé qu'un garde soit installé lorsque possible.

37.9 Une étiquette énonçant "Ce véhicule est équipé d'un système de conduite au pied et doit être opéré seulement par un conducteur formé pour l'opération de ce système" doit être apposé sur le véhicule.

38 - SYSTÈMES DE COMMANDES SECONDAIRES

*Classification ANCEM : Haute Technologie**

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire l'usage prévu et la fonctionnalité requise des systèmes de commandes secondaires.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences

38.1 Le type de dispositif et les dispositions et emplacement des interrupteurs doivent être déterminés par le spécialiste en réadaptation à la conduite, le concessionnaire ou fabricant d'équipement en mobilité, et le conducteur.

38.4 L'installation des commandes doit comporter des ajustements intérimaire et final. Le concessionnaire d'équipement de mobilité, le spécialiste en réadaptation à la conduite et le conducteur doivent déterminer l'emplacement des commandes et les ajustements spécifiques, selon le cas.

38.3 L'installation des commandes doit conserver, autant que possible, les dispositifs de protection du conducteur et des passagers, dont notamment la déformabilité de la colonne de direction, les protège-genoux, et les sacs gonflables.

38.4 L'installation doit permettre à un conducteur non handicapé de conduire le véhicule.

38.5 L'installation doit satisfaire aux Spécifications électriques générales ANCEM (Directives ANCEM, Partie 6).

38.6 L'installation des commandes doit comporter une inspection attentive du véhicule avant de percer ou de fixer les éléments des dispositifs. L'inspection doit assurer que les fixations ne frottent, n'écorchent, ou ne compromettent d'aucune autre façon les conduites de freins ou de carburant, le câblage, ou les boyaux.

38.7 Les commandes doivent être de type et style à ne pas dépasser de manière à poser un risque de blessure aux conducteur ou passagers.

38.8 Les commandes doivent porter une identification de leur fonction et direction d'activation.

38.9 L'installation doit empêcher l'activation accidentelle des commandes par le conducteur, handicapé ou non.

38.10 Toute étiquette d'avertissement ou d'instruction fournie par le fabricant d'équipement adapté doit être placée tel que prescrit.

38.11 **Classification ANCEM haute technologie / technologie traditionnelle : À l'exception des modifications mécaniques simples aux systèmes de commandes secondaires des véhicules, presque toutes les modifications aux systèmes de commandes secondaires seraient classifiées ANCEM haute technologie selon la définition de haute technologie / technologie traditionnelle ANCEM à la Partie 7.**

39 - SYSTÈMES DE VERROUILLAGE

*Classification ANCEM : Haute Technologie**

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Le but des systèmes de verrouillage est d'activer ou de désactiver certaines fonctionnalités particulières du véhicule et de l'équipement de mobilité.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

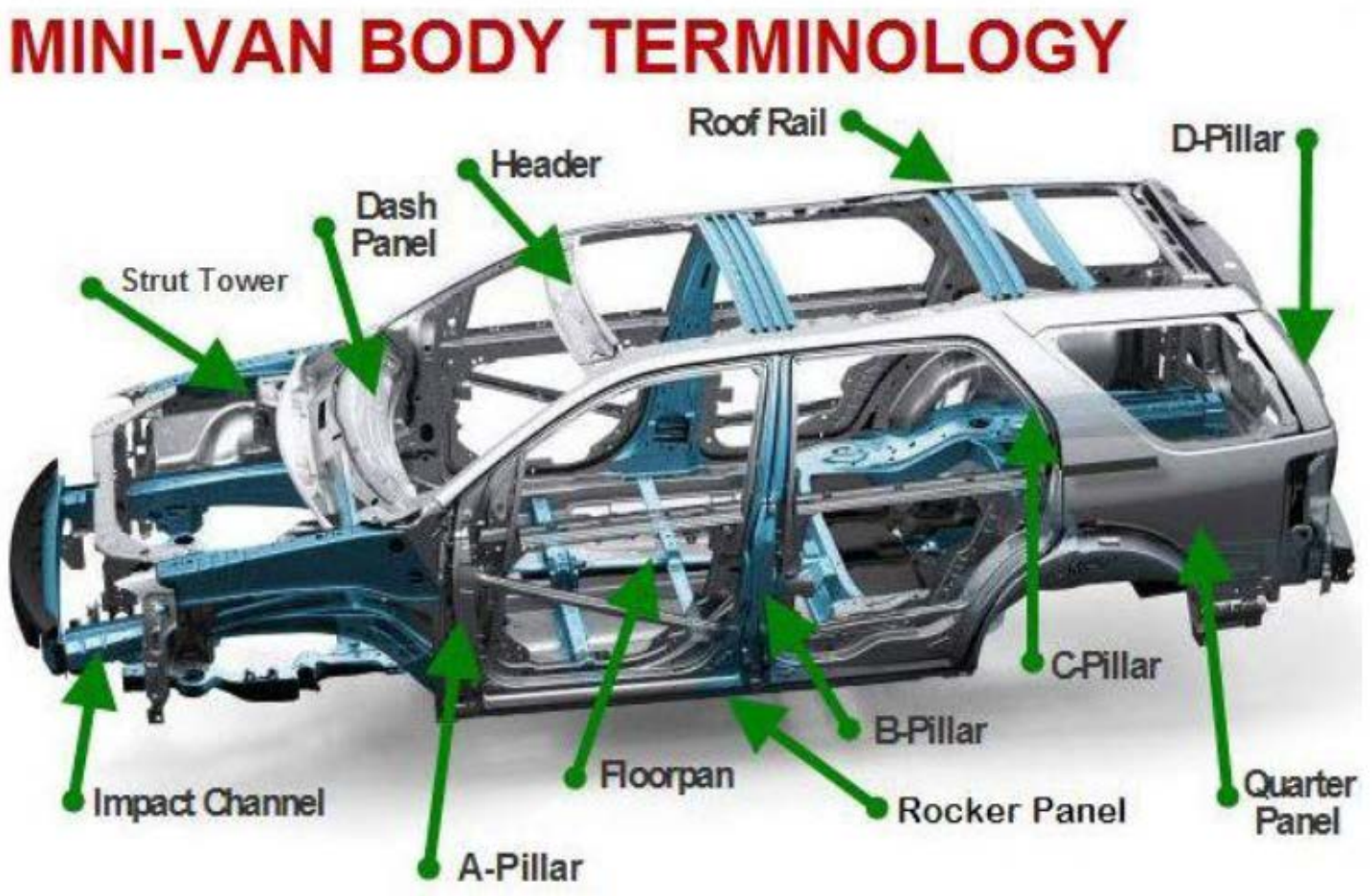
Définition : Voir l'Annexe C.

Exigences
39.1 Tout système de verrouillage doit être spécifique au véhicule.

39.2 L'installation doit être conforme aux exigences de la Partie 6, Spécifications électriques générales, si applicables.

39.3 Le système de verrouillage doit respecter ou dépasser les spécifications établies par le fabricant de l'équipement de mobilité et/ou le fabricant d'origine.

TERMINOLOGIE DE LA CARROSSERIE DES MINI-FOURGONNETTES



TERMINOLOGIE DE LA CARROSSERIE DES MINI-FOURGONNETTES

Strut Tower	chapelle d'amortisseur
Dash Panel	(dessus de) tablier / tableau de bord
Header	support d'auvent / encadrement de pavillon avant
Roof Rail	encadrement de pavillon arrière / renfort de toit
D-Pillar	montant D
Impact Channel	boîte d'impact
A-Pillar	montant A / pied avant
Floorpan	fond de caisse / plancher
B-Pillar	montant B / pied milieu
Rocker Panel	bas de caisse
C-Pillar	montant C / pied arrière
Quarter Panel	panneau latéral

A-Pillar	montant A / pied avant
B-Pillar	montant B / pied milieu
C-Pillar	montant C / pied arrière
Dash Panel	(dessus de) Tablier / tableau de bord
D-Pillar	montant D
Floorpan	fond de caisse / plancher
Header	support d'auvent / encadrement de pavillon avant
Impact Channel	boîte d'impact
Quarter Panel	panneau latéral
Rocker Panel	bas de caisse
Roof Rail	encadrement de pavillon arrière / renfort de toit
Strut Tower	chapelle d'amortisseur

RÉFÉRENCES CLÉS

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 2

1. ADED -*The Association for Driver Rehabilitation Specialists* (Association des spécialistes en réadaptation à la conduite) – L'association professionnelle des personnes oeuvrant dans le domaine spécialisé de la réadaptation à la conduite, la formation à la conduite, et l'évaluation de l'équipement de véhicules adapté pour les personnes handicapées.
   www.driver-ed.org
   1-866-672-9466 Sans frais (É.-U./CA)

2. AWS - *American Welding Society* (Association américaine de la soudure) – Pour avancer la science, la technologie et l'application de la soudure et d es disciplines connexes.
   www.aws.org
   1-800-443-9353 ou 305-443-9353

3. FMVSS-NSVAC – *Federal Motor Vehicle Safety Standards* (normes de sécurité des véhicules automobiles fédérales - É.U.) et Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada - La réglementation à laquelle les fabricants d'automobiles et d'équipement automobile doivent se conformer et certifier leur conformité.
   Normes américaines : www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/standards
   1-888-327-4236
   Normes canadiennes :
   http://www.tc.gc.ca/acts-regulations/GENERAL/M/mvsa/regulations/mvsrg/toc_mvsrg.htm
   613-990-2309

4. NHTSA – *National Highway Traffic Safety Administration* (administration nationale de la sécurité routière) – L'agence fédérale américaine qui a l'autorité pour réglementer la fabrication de l'équipement automobile adapté et la modification des véhicules utilisés par les personnes handicapées.
   www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/adaptive
   1-888-327-4236 Auto Safety Hotline (aide téléphonique pour la sécurité automobile)

5. NMEDA – *National Mobility Equipment Dealers Association* (ANCEM - Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité) - Association commerciale de concessionnaires d'équipement de mobilité qui offre les services de modification de véhicules et d'installation d'équipement, de fabricants d'équipement, de spécialistes en réadaptation à la conduite, et autres professionnels engagés à élargir les possibilités et moyens des personnes handicapés de conduire ou être transportés dans les véhicules modifiés.
   www.nmeda.org
   1-800-833-0427

6. QAP – *Quality Assurance Program* (PAQ - Programme d'assurance de la qualité) - Le Programme d'assurance de la qualité est une accréditation reconnue pour l'industrie de la mobilité. Le programme a été développé par ANCEM afin de promouvoir la qualité, la sécurité, et la fiabilité dans l'industrie.
   http://www.nmeda.org/NmedaQAP.htm
   1-800-833-0427

7. SAE – *Society of Automotive Engineers* (association des ingénieurs automobiles) – Réseau professionnel d'ingénieurs et de professionnels qui partagent l'information afin de faire avancer l'ingénierie dans l'industrie automobile. Le *Adaptive Devices Standards Committee* (comité sur les normes de dispositifs adaptés) prépare des rapports d'information, et développe des pratiques recommandées et des normes pour l'équipement automobile adapté.
   www.sae.org
   1-724-776-0790 Service à la clientèle

8. Transport Canada – L'agence gouvernementale canadienne qui a l'autorité pour réglementer la fabrication de l'équipement automobile adapté et la modification des véhicules utilisés par les personnes handicapées.
   www.tc.gc.ca
   1-800-333-0371 Demandes concernant la sécurité routière

ANNEXE A
Description sommaire des FMVSS-NSVAC
Title 49, Code of Federal Regulations, Part 571
(Titre 49, Code des règlements fédéraux (É.-U.), Partie 571)

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

But
Décrire les Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada (NSVAC) et les normes fédérales américaines de sécurité des véhicules automobiles (*Federal Motor Vehicle Safety Standards - FMVSS*) qui sont le plus susceptibles de s'appliquer lors d'une modification aux fins de mobilité.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

Exigences

PRÉVENTION DES COLLISIONS

FMVSS-NSVAC N^{o} 101 - Commandes et affichages - Voitures de tourisme - Cette norme exige que certaines commandes essentielles soient accessibles au conducteur lorsque sa ceinture de sécurité à trois points d'ancrage est attachée, et que certaines commandes situées sur le tableau de bord soient identifiées.

FMVSS-NSVAC N^{o} 102 - Séquence des positions de la commande de la transmission, verrouillage du démarreur, et effet de freinage moteur - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions, et autobus - Cette norme précise les exigences pour la séquence des positions de la commande de la transmission, un verrouillage du démarreur, et un effet de freinage de la transmission automatique, afin de réduire la possibilité d'erreurs de sélection de vitesses, le démarrage alors que la transmission est en position de marche avant ou arrière, et offrir un freinage supplémentaire aux vitesses inférieures à 40 km/h (25 mph).

FMVSS-NSVAC N^{o} 103 - Systèmes de dégivrage et désembuage du pare-brise - Cette norme précise les exigences pour les systèmes de dégivrage et désembuage du pare-brise afin d'assurer que chaque véhicule soit muni d'un système de dégivrage et désembuage du pare-brise qui fonctionne soit par l'application de chaleur au pare-brise, soit par la déshumidification de l'air dans l'habitacle. Application : Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions, et autobus.

FMVSS-NSVAC N^{o} 104 - Systèmes d'essuie-glace et de lave-glace - Cette norme précise les exigences pour les systèmes d'essuie-glace et de lave-glace. Le but de cette norme est d'assurer que le système d'essuie-glace et de lave-glace essuie le pourcentage spécifié du pare-brise, avec au moins deux fréquences ou vitesses. Application : Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions, et autobus.

FMVSS-NSVAC N^{o} 105 - Systèmes de freinage hydrauliques et électriques - Voitures de tourisme - Cette norme précise les exigences pour les véhicules équipés de systèmes de freins de service hydrauliques et électriques, et systèmes de freins de stationnement complémentaires, afin d'assurer un freinage sécuritaire dans les conditions normales et d'urgence.

FMVSS-NSVAC N^{o} 106 - Boyaux de freins - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions, autobus, remorques et motocyclettes; boyaux de frein, ensembles de boyaux de freins et raccords d'extrémité de boyau pour les freins hydrauliques, à air comprimé et à dépression utilisés dans ces véhicules - Cette norme précise les exigences concernant le rendement et l'étiquetage pour les boyaux de freins, les ensembles de boyaux de freins et les raccords d'extrémité de boyau pour tous les véhicules automobiles. Le but de cette norme est de réduire les défaillances des systèmes de freinage due à la perte de pression ou de dépression causée par la rupture des boyaux ou des ensembles de boyaux.

FMVSS-NSVAC N^{o} 108 - Feux, dispositifs rétroréfléchissants et pièces d'équipement complémentaires - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions, autobus, remorques (sauf remorques pour charges longues et chariots de conversion) et motocyclettes. - Cette norme précise les exigences pour les feux, dispositifs rétroréfléchissants et pièces d'équipement complémentaires. Son but est de réduire les accidents de la route, et les décès et blessures en résultant, en assurant une illumination adéquate de la route, et en améliorant la perceptibilité des véhicules automobiles sur les voies publiques afin que leur présence soit perçue et leurs signaux compris, tant à la lumière du jour que dans l'obscurité ou autres conditions de visibilité réduite.

FMVSS-NSVAC N^{o} 110 - Sélection des pneus et jantes - Cette norme précise les exigences pour la sélection des pneus et l'étiquetage sur les pneus et le poids total en charge afin d'éviter la surcharge. Application : Cette norme s'applique aux véhicules automobiles qui ont un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins, à l'exception des motocyclettes, et aux ensembles de roues de secours non pneumatiques pour voitures de tourisme.

FMVSS-NSVAC N^{o} 111 - Rétroviseurs - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions, autobus, autobus scolaires et motocyclettes - Cette norme précise les exigences sur la performance et l'emplacement des rétroviseurs intérieurs et extérieurs. Son but est de réduire le nombre de décès et de blessures qui surviennent lorsque le conducteur d'un véhicule automobile n'a pas une vue claire et dégagée vers l'arrière.

FMVSS-NSVAC N^{o} 114 - Protection contre le vol et immobilisation - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples et camions ayant un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme précise les exigences en matière de fonctionnement visant la réduction des collisions résultant du vol ou de la mise en mouvement accidentelle des véhicules automobiles.

FMVSS-NSVAC N^{o} 118 - Systèmes de glaces, de séparations, et de toits ouvrants à commande électrique - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples et camions ayant un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme précise les exigences sur les systèmes de glaces, de séparations, et de toits ouvrants à commande électrique afin de minimiser la probabilité de mort ou de blessure causée par leur utilisation accidentelle.

FMVSS-NSVAC N^{o} 119 - Pneumatiques neufs - Véhicules de tourisme à usages multiples, camions, autobus, remorques et motocyclettes - Cette norme établit les exigences en matière de rendement et de marquage pour les pneus utilisés sur les véhicules de tourisme à usages multiples, camions, autobus, remorques et motocyclettes. Son but est d'assurer un niveau de rendement sécuritaire des pneus utilisés sur les véhicules automobiles autres que les voitures de tourisme, et d'inclure suffisamment d'information sur les pneus afin de permettre leur sélection et utilisation correcte.

FMVSS-NSVAC N^{o} 120 - Sélection des pneus et jantes pour les véhicules automobiles autres que les voitures de tourisme. - Véhicules de tourisme à usages multiples, camions, autobus, remorques et motocyclettes - Les jantes et les roues de secours non pneumatiques utilisées sur ces véhicules - Cette norme précise les exigences en matière de sélection de pneus et de jantes, et de marquage de jantes. Son but est de permettre un fonctionnement sécuritaire en assurant que les véhicules auxquelles elle s'applique sont équipés de pneus de dimension et capacité de charge adéquates, et de jantes de dimension, de type, et comportant l'identification du fabricant appropriés.

FMVSS-NSVAC N^{o} 123 - Commandes et affichages des motocyclettes - Motocyclettes avec guidon - Le but de cette norme est de minimiser les accidents causés par une erreur de réaction aux conditions de route en uniformisant certains affichages et commandes.

FMVSS-NSVAC N^{o} 124 - Systèmes de commande d'accélération - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus. Cette norme précise les exigences sur le retour du moteur au ralenti lorsque le conducteur retire son pied de l'accélérateur, ou au cas de rupture ou déconnexion du système de commande d'accélération.

FMVSS-NSVAC N^{o} 135 - Systèmes de freinage de véhicules légers - Cette norme précise les exigences en matière d'équipement et de rendement pour les freins de service et les systèmes de frein de stationnement. Le but de cette norme est d'assurer un rendement sécuritaire du freinage dans les conditions de conduite normales et d'urgence. Application : Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus d'un PNBV de 3 500 kg (7 716 lb) ou moins.

FMVSS-NSVAC N^{o} 201 - Protection des occupants lors d'un impact à l'intérieur - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus d'un PNBV de 4 536 kg (10 000 lb) ou moins. Cette norme précise les exigences en matière de rendement afin d'offrir une protection aux occupants contre un d'impact à la tête.

RÉSISTANCE À L'IMPACT

FMVSS-NSVAC N^{o} 202 (a) - Appuie-têtes - Cette norme précise les exigences, notamment de performance, des appuie-têtes, aux fins de réduire les blessures d'un coup de fouet cervical. Pour les sièges avant, le règlement élargi établit l'exigence d'une hauteur minimale augmentée, une exigence limitant la distance entre l'arrière de la tête d'un occupant et l'appui-tête de ce dernier, ainsi qu'une limite sur la dimension des vides et ouvertures dans les appui-têtes. Le règlement élargi établit aussi des nouvelles exigences en matière de force et de rendement dynamique, et modifie la plupart des procédures d'essai. De plus, la règle établit des exigence pour les appui-têtes installés volontairement dans les places assises désignées extérieures arrière. La norme modifiée devient obligatoire pour tous les véhicules fabriqués le ou après le 1er septembre 2008. Jusqu'à cette date, les fabricants peuvent se conformer à la norme NHTSA en vigueur, la norme NHTSA modifiée, ou la norme Européenne actuelle.

FMVSS-NSVAC N^{o} 203 - Protection du conducteur contre un impact du système de commande de direction - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg (10 000 lb). - Celle norme précise les exigences pour minimiser les blessures à la poitrine, au cou et au visage en prévoyant des systèmes de direction qui cèdent vers l'avant, pour amortir l'impact de la poitrine du conducteur en absorbant beaucoup de l'énergie de l'impact dans les collisions frontales. De tels systèmes réduisent de façon très efficace la probabilité de blessures graves ou mortelles.

FMVSS-NSVAC N^{o} 204 - Recul de la colonne de direction - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus ayant une masse du véhicule sans charge d'au plus 2 495 kg (5 500 lb). Les fourgons à accès en position debout sont exclus. Cette norme précise des exigences qui limitent le déplacement vers l'arrière de la colonne de direction, vers l'habitacle, afin de réduire la probabilité de blessures à la poitrine, au cou ou à la tête.

FMVSS-NSVAC N^{o} 206 - Serrures de porte et éléments de retenue de porte - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples et camions. - Cette norme précise les exigences en matière de serrures de portes latérales et éléments de retenue de portes latérales, y compris les serrures, les charnières, et autres éléments de fixation, afin de minimiser la probabilité que les occupants soient projetés à l'extérieur du véhicule suite à un impact.

FMVSS-NSVAC N^{o} 207 - Systèmes de sièges - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus. - Cette norme précise les exigences pour les sièges, les éléments de fixation, et l'installation, afin de minimiser la possibilité de défaillance suite aux forces agissant sur le siège lors d'un impact.

FMVSS-NSVAC N^{o} 208 - Protection des occupants contre l'impact - Initialement, cette norme précisait le type de systèmes de retenue (c.-à-d., ceintures de sécurité) requis. Elle a été modifiée pour préciser les exigences en matière de rendement pour les « mannequins d'essai » anthropomorphes assis sur les sièges extérieurs avant des voitures de tourisme et de certains véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus, muni des systèmes de retenue actifs et passifs identifiés ci-dessous. Le but de cette norme est de réduire le nombre de fatalités et le nombre et la gravité des blessures aux occupants impliqués dans les collisions frontales.

FMVSS-NSVAC N^{o} 209 - Ceintures de sécurité - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions, autobus. - Cette norme précise les exigences en matière de ceintures de sécurité. Les exigences s'appliquent aux courroies, sangles ou matériaux semblables, ainsi qu'à toutes les attaches et autres dispositifs de fixation nécessaires et toutes les pièces conçues pour l'installation des ceintures de sécurité dans un véhicule automobile, et aux instructions pour l'installation, l'utilisation et l'entretien de celles-ci.

FMVSS-NSVAC N^{o} 210 - Ancrages des ceintures de sécurité - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions, autobus - Cette norme établit les exigences pour les ancrages de ceintures de sécurité afin d'assurer un positionnement correct pour une retenue efficace de l'occupant et réduire la probabilité de défaillance. Les exigences s'appliquent à tout élément, sauf les sangles et courroies, impliqué dans le transfert des forces agissant sur les ceintures à la structure du véhicule.

NSVAC N^{o} 210.1 - Ancrages d'attache prêts à utiliser pour les ensembles de retenue
Cette norme a été établie afin d'améliorer la compatibilité entre les systèmes de retenues d'enfants et les véhicules en exigeant que tout véhicule fabriqué après le 1er septembre 2002 soit muni d'un dispositif d'ancrage pour les ensembles de retenues d'enfants qui fonctionnent indépendamment des ceintures de sécurité. La partie de la norme visant les ancrages d'attaches précise l'emplacement de l'ancrage, les exigences en matière de résistance, et les conditions et

procédures d'essai pour tester la résistance des attaches. Application : Sauf pour les navettes, cette norme s'applique aux voitures de tourisme, camions et véhicules à usages multiples dont le PNBV est d'au plus 3 856 kg (8 500 lb), sauf les camions de type fourgon à accès en position debout et les véhicules fabriqués pour vente exclusive au *U.S. Postal Service* (service américain des postes), et autobus, y compris les autobus scolaires, dont le PNBV est d'au plus 4 536 kg (10 000 lb). Cette norme ne s'applique pas aux véhicules fabriqués avant son entrée en vigueur progressive. En tels cas, voir le paragraphe 20.4 des Directives ANCEM pour une source d'information additionnelle.

NSVAC N^{o} 210.2 - Dispositifs universels d'ancrages d'attaches inférieurs des ensembles de retenue et des coussins d'appoint
Cette norme a été établie afin d'améliorer la compatibilité entre les systèmes de retenues d'enfants et les véhicules en exigeant que tout véhicule fabriqué après le 1er septembre 2002 soit muni d'un dispositif d'ancrage pour les ensembles de retenues d'enfants qui fonctionnent indépendamment des ceintures de sécurité. La partie de la norme visant les ancrages d'attaches précise l'emplacement de l'ancrage, les exigences en matière de résistance, et les conditions et procédures d'essai pour tester la résistance des attaches. Application : Sauf pour les navettes, cette norme s'applique aux voitures de tourisme, camions et véhicules à usages multiples dont le PNBV est d'au plus 3 856 kg (8 500 lb), sauf les camions de type fourgon à accès en position debout et les véhicules fabriqués pour vente exclusive au *U.S. Postal Service* (service américain des postes), et autobus, y compris les autobus scolaires, dont le PNBV est d'au plus 4 536 kg (10 000 lb). Cette norme ne s'applique pas aux véhicules fabriqués avant son entrée en vigueur graduelle. En tels cas, voir le paragraphe 20.4 des Directives ANCEM pour une source d'information additionnelle.

FMVSS-NSVAC N^{o} 212 - Cadres de pare-brises - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus ayant un PNBV d'au plus 4 536 kg (10 000 lb) - Cette norme exige que, lors des essais décrits, le cadre du pare-brise doit être ancré en position et retenir un des deux pourcentages prévus de sa périphérie lors d'une collision. Le but de cette norme est de garder les occupants du véhicule à l'intérieur de l'habitacle lors d'une collision.

FMVSS-NSVAC N^{o} 213 - Ensembles de retenue d'enfant - Cette norme vise les porte-bébés, les sièges pour enfants, les harnais et les lits d'auto qui retiennent les enfants de moins de 29,5 kg (65 lb). Ce règlement exige que les systèmes de retenue d'enfants soient fabriqués de façon à être compatible aux systèmes d'ancrage pour les éléments de retenue d'enfant requis par FMVSS 225 et réussir une épreuve de choc frontal à 48 km/h (30 mph), selon les paramètres habituels d'essai. Il prévoit un rembourrage pour les enfants de moins de 10 kg (22 lb) et des exigences concernant l'étiquetage.

NSVAC N^{o} 213.4 - Ensembles intégrés de retenue d'enfant et coussins d'appoint intégrés - Cette norme vise les porte-bébés intégrés, les sièges d'enfant et les harnais qui retiennent les enfants. Ce règlement exige que les ensembles intégrés de retenue d'enfant respectent des critères de rendement et de sécurité.

FMVSS-NSVAC N^{o} 214 - Protection contre les impacts latéraux - Cette norme précise les exigences en matière de protection en cas de collision latérale. Le but de cette norme est de réduire les risques de blessures graves ou mortelles aux occupants de voitures de tourisme, de véhicules de tourisme à usages multiples, de camions et d'autobus.

NSVAC N^{o} 215 - Pare-chocs - S'appliquant au voitures de tourisme, cette norme précise les exigences en matière de géométrie et de maximum de dommage au pare-choc en cas d'impact de faible importance.

FMVSS-NSVAC N^{o} 216 - Résistance du toit à l'écrasement - Cette norme établit des exigences en matière de résistance du toit de l'habitacle afin de réduire les décès et blessures causés par l'écrasement du toit dans l'habitacle lors de tonneaux. Application : voitures de tourisme (sauf décapotables) et véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus (sauf autobus scolaires) qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg (10 000 lb).

Norme FMVSS N^{o} 225 - Systèmes d'ancrage des ensembles de retenue d'enfant - Cette norme a été établie afin d'améliorer la compatibilité entres les ensembles de retenue d'enfant et les véhicules en exigeant que tout véhicule fabriqué après le 1er septembre 2002 soit muni d'un dispositif d'ancrage pour les ensembles de retenues d'enfants qui fonctionne indépendamment des ceintures de sécurité. La partie de la norme visant les ancrages d'attaches précise l'emplacement de l'ancrage, les exigences en matière de résistance, et les conditions et procédures d'essai pour éprouver la résistance des attaches. Application : Sauf pour les navettes, cette norme s'applique aux voitures de tourisme, camions et véhicules à usages multiples dont le PNBV est d'au plus 3 856 kg (8 500 lb), sauf les camions de type fourgon à accès en position debout et les véhicules fabriqués pour vente exclusive au *U.S. Postal Service* (service américain des postes), et autobus, y compris les autobus scolaires, dont le PNBV est d'au plus 4 536 kg (10 000 lb). Cette norme ne s'applique pas aux véhicules fabriqués avant son entrée en vigueur progressive. En tels cas, voir le paragraphe 20.5 des Directives ANCEM pour une source d'information additionnelle.

LES NORMES POST-COLLISION

FMVSS-NSVAC N^{o} 301 - Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant (comprend les normes NSVAC 301.1 - Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GPL; NSVAC 301.2 - Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant de type GNC / FMVSS 303; NSVAC 301.3 - Étanchéité du circuit d'alimentation en carburant des véhicules à trois roues et des motocyclettes) - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus qui ont un PNBV d'au plus 4 536 kg (10 000 lb) - Cette norme précise les exigences en matière d'étanchéité des systèmes d'alimentation en carburant. Son but est de réduire les décès et blessures causés par les incendies suivant le déversement de carburant lors des collisions de véhicules, ou suite à celles-ci.

FMVSS-NSVAC N^{o} 302 - Inflammabilité des matériaux intérieurs - Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus - Cette norme précise les exigences en matière de résistance à la combustion pour les matériaux utilisés dans les habitacles de véhicules automobiles. Son but est de réduire les décès et les blessures aux occupants de véhicules automobiles causés par les incendies, particulièrement ceux dont l'origine est à l'intérieur du véhicule, tels ceux causés par les allumettes ou les cigarettes.

FMVSS-NSVAC N^{o} 305 - Véhicules électriques : Déversement d'électrolyte et protection contre les décharges électriques Cette norme précise des exigences auxquelles doivent satisfaire les véhicules à propulsion électrique pour limiter le déversement d'électrolyte, la retenue des batteries de propulsion lors d'une collision, et l'isolation électrique entre le châssis et le système à haute tension. Le but de cette norme est de réduire les décès et les blessures, à l'occasion des collisions, causés par les déversements d'électrolyte des batteries de propulsion, l'intrusion des éléments des systèmes de batteries dans l'habitacle, et les décharges électriques.
Application : Voitures de tourisme, véhicules de tourisme à usages multiples, camions et autobus d'un PNBV d'au plus 4 536 kg (10 000 lb), qui utilisent pour leur propulsion une tension nominale de plus de 48 volts et qui peuvent atteindre une vitesse supérieure à 40 km/h sur une distance de 1,6 km sur une surface asphaltée de niveau.

NORMES DIVERSES

FMVSS-NSVAC N^{o} 401 - Déverrouillage interne du coffre - Cette norme établit les exigences en matière de mécanisme de déverrouillage du coffre qui permettent à une personne enfermée à l'intérieur du coffre d'une voiture de tourisme de se libérer. Au lieu d'un dispositif de déverrouillage, cette norme permet aussi l'installation d'un système différent, tel un système passif de déverrouillage automatique du coffre lorsque la présence d'une personne dans le coffre est détectée. Application : Voitures de tourisme munies d'un coffre. Cette norme ne s'applique pas à une voiture de tourisme munie d'une porte arrière; une voiture munie d'une porte ou système de porte à l'arrière à travers duquel la cargaison peut être chargée ou déchargée; une voiture à hayon; ou une voiture familiale.

Norme FMVSS N^{o} 403 - Systèmes d'élévateur à plate-forme pour véhicules automobiles - Cette norme précise les exigences et essais de rendement pour les élévateurs à plate-forme conçues pour transporter les passagers debout, qui pourraient utiliser des cannes ou des cadres de marche (« marchettes »), ainsi que des personnes en fauteuil roulant, sur un triporteur ou autre aide à la mobilité, lors de l'entrée et la sortie des véhicules automobiles. Le but de cette norme est d'éviter les décès et blessures aux passagers et passants lors du fonctionnement des élévateurs à plate-forme installés sur les véhicules automobiles. Application : Élévateurs à plate-forme conçus pour transporter les passagers debout, qui pourraient utiliser des cannes ou des marchettes, ainsi que des personnes en fauteuil roulant, sur un triporteur ou autre aide à la mobilité, lors de l'entrée et la sortie des véhicules automobiles.

Norme FMVSS N^{o} 404 - Installations de plate-formes élévatrices dans les véhicules automobiles - Cette norme précise des exigences en matière d'installation de plate-formes élévatrices dans les véhicules automobiles. Elle exige que les fabricants de véhicules installent des plate-formes élévatrices qui sont certifiées quant à la norme FMVSS N^{o} 403 et de les installer conformément aux instructions du fabricant de l'élévateur. Le but de cette norme est d'éviter les décès et blessures aux passages et passants durant le fonctionnement de plate-formes élévatrices installés dans les véhicules automobiles. Application : Véhicules automobiles équipés d'une plate-forme élévatrice conçues pour transporter les passagers debout, qui pourraient utiliser des cannes ou des cadres de marche (marchettes), ainsi que des personnes en fauteuil roulant, sur un triporteur ou autre aide à la mobilité, lors de l'entrée et la sortie des véhicules automobiles.

FMVSS-NSVAC N^{o} 500 - Véhicules à basse vitesse - Cette norme précise l'équipement de sécurité de base, dont les feux, réflecteurs, miroirs, pare-brises, essuie-glaces, freins de stationnement, et ceintures de sécurité sur les véhicules automobiles dont la vitesse maximale est entre 32 et 40 km/h (20-25 mph). Le but de cette norme est d'assurer que les véhicules à basse vitesse qui roulent sur les voies publiques soient équipés de façon appropriée pour la sécurité routière. Application Véhicules à basse vitesse. Un véhicule à basse vitesse est un véhicule automobile à 4 roues, sauf un camion, dont la vitesse maximale est plus de 32 km/h (20 mph) et au plus 40 km/h (25 mph).

ANNEXE B
Convention sur le service hors zone pour les concessionnaires ANCEM

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Révisé le 19 janvier 2012	Page 1 de 2

But
Cette convention est recommandée aux concessionnaires ANCEM avant la vente d'un véhicule muni d'équipement adapté pour l'utilisation par un consommateur ou un utilisateur final de l'équipement qui est situé à l'extérieur de la zone de service du concessionnaire. Voir le paragraphe 4.5.1 pour plus d'information contextuelle.

Portée
Les Directives ANCEM dont destinées à l'usage de l'industrie de l'équipement de mobilité. Les Directives ANCEM ne remplacent pas la législation et les directives fédérales ou celles des états ou provinces, ou les procédures d'installation des fabricants d'équipement de mobilité. En cas de conflit, la norme la plus stricte prévaudra.

CONVENTION SUR LE SERVICE HORS ZONE

- Le but de la présente convention est de clarifier les responsabilités de [***nom du concessionnaire vendeur***] en matière de service après la vente initiale et la livraison du véhicule identifié ci-dessous. En signant ci-dessous, l'acheteur de la modification et/ou des produits de mobilité reconnaît que [***nom du concessionnaire vendeur***] sera le fournisseur principal de service en ce qui conserve les modifications au véhicule, à moins de mention contraire à la partie « Concessionnaire de service local en matière de mobilité ».

- Le concessionnaire offrant le service convient de vendre des modifications et produits pour lesquels il détient une certification technique en vigueur.

- Le concessionnaire offrant le service convient de respecter toutes les durées et procédures des garanties du fabricant applicables aux modifications et/ou produits de mobilité. Il est de la responsabilité du propriétaire du véhicule adapté d'aviser le concessionnaire offrant le service de tout problème ou préoccupation dès qu'ils surviennent.

- Lorsque aucune garantie n'est disponible, ou que la période de garantie applicable aux modifications ou produits a pris fin, le concessionnaire offrant le service s'engage à offrir un service facturé selon les Directives, les règles du PAQ, et les « meilleures pratiques » de l'ANCEM.

- Si un problème survient avec le châssis du véhicule, il est dans le meilleur intérêt du propriétaire du véhicule adapté de communiquer avec le concessionnaire offrant le service avant de se rendre chez le concessionnaire automobile local. Aucune réparation au châssis ou service sous garantie n'est une condition préalable d'un concessionnaire offrant le service, ni garanti par celui-ci, à moins d'une exigence contraire en vertu des lois de l'état.

- Si le concessionnaire vendeur du véhicule adapté identifie un concessionnaire de mobilité local pour assurer le service à sa place, il est de la responsabilité du concessionnaire vendeur de garantir que le concessionnaire local est certifié pour le service de tous les produits et modifications de mobilité installés par le concessionnaire vendeur sur le châssis identifié ci-dessous. Le concessionnaire vendeur doit documenter la certification du concessionnaire local au moment de la livraison du véhicule.

Année / fabricant / modèle / NIV

Concessionnaire vendeur du véhicule adapté :

Nom, adresse, ville, état / province, code postal, téléphone

Signature du concessionnaire et signature du propriétaire du véhicule adapté - date

(avec case à cocher pour indiquer que le concessionnaire vendeur est le concessionnaire offrant le service)

Concessionnaire local offrant le service :

Même que ci-dessus

Signature du concessionnaire, Signature du propriétaire du véhicule adapté, Signature du concessionnaire local offrant le service - date

(avec case à cocher pour indiquer que le concessionnaire local offrira le service au lieu du concessionnaire vendeur)

À distance *(Remote)* : Qui agit, où peut être commandé, à distance.

A.D.E.D. : « *Association for Driver Rehabilitation Specialists* » Auparavant, « *Association of Driver Educators for people with disabilities* ». Association pour les spécialistes en réadaptation à la conduite.

A.N.S.I. : *American National Standards Institute*. (institut national américain des normes).

A.W.S. : *American Welding Society* (association américaine de la soudure) (www.aws.org) téléphone : 800-443-9353.

Accélérateur à gauche *(Left Foot Accelerator)* : Dispositif installé à la gauche de la pédale de freins pour permettre l'utilisation de l'accélérateur par le pied gauche du conducteur. (Voir aussi « protecteur de pédale » et « commandes manuelles ».)

Actionneur *(Actuator)* **:** Dispositif mécanique utilisé pour causer un mouvement.

Ajustement final *(Final Fitting)* : Inspection de l'équipement afin de vérifier l'installation, l'ajustement fonctionnel et l'interface avec le client.

Amplificateur *(Booster)* : Dispositif d'appoint qui augmente la force, la puissance, la pression ou l'efficacité.

Ancrage *(Anchorage)* : Moyen pour fixer quelque chose; une fixation qui offre une prise solide.

Ancrage inoccupé ou inutilisé *(Unoccupied Securement, Unoccupied Restraint, Unoccupied Tie-Down, Unoccupied Wheelchair Tie-Down)* : Un système ou dispositif employé pour arrimer un dispositif de mobilité inoccupé lorsque le véhicule se déplace.

Arrimage automatique *(Automatic Tie Down)* : Voir « système d'arrimage automatique ».

Arrimage en quatre points *(Four Point Securement)* : Arrimage pour un fauteuil roulant qui se fixe à quatre endroits sur le cadre du fauteuil et à quatre endroits sur le véhicule.

Arrimage manuel *(Manual Securement)* : Un dispositif pour arrimer un fauteuil roulant. Ce dispositif requiert seulement une attache mécanique pour ancrer correctement et dégager l'arrimage.

Arrimage occupé *(Occupied Securement)* : Un système pour assurer l'ancrage d'un dispositif de mobilité personnelle lorsque le véhicule est en marche, lors du transport d'un fauteuil et de son occupant.

Attache *(Fastener)* : Boulon, vis, goupille, bride, collier ou autre dispositif de fixation.

Audible *(Audible)* : Pouvant être perçu par l'oreille. (Aussi, « sonore ».)

Barrière extérieure *(Outboard Barrier)* : Une barrière ou autre élément pour empêcher le dispositif de mobilité personnelle de rouler hors de la plate-forme lors du fonctionnement de celle-ci.

Base de siège amovible *(Removable Seat Base)* : Dispositif ou modification qui permet à un siège d'origine d'être retiré ou repositionné.

Base de siège de transfert *(Transfer Seat Base)* : Voir « base de siège motorisée ».

Base de siège motorisée *(Powered Seat Base)* : Base de siège électrique fixée entre le plancher du véhicule et le siège d'origine ou de remplacement. Cette base peut s'ajuster dans plusieurs directions.

Baudrier de sécurité *(Chest Harness)* : Voir « ceinture de maintien du torse ».

Bouclier thermique *(Heat Shield)* : Écran isolant installé entre le système d'échappement, le convertisseur catalytique, le silencieux et le plancher du véhicule pour minimiser le transfert de chaleur aux autres éléments du véhicule et l'habitacle.

Câble de mise à la masse *(Ground Strap)* : Câble reliant la borne négative de la batterie à la carrosserie du véhicule afin de maintenir la continuité du circuit et une tension égale à celle de la source d'alimentation.

Cage de sécurité *(Reinforcement Cage)* : Voir « renfort de toit ».

Capacité de charge *(Cargo Carrying Capacity)* : Poids nominal brut du véhicule (PNBV) moins le poids à vide, moins 68,2 kg (150 lb) multiplié par le nombre de positions assises et le poids du fauteuil roulant.

Capacité de charge *(Load Carrying Capacity)* : Poids nominal brut du véhicule (PNBV) moins le poids à vide.

Carrossage *(Camber)* : Une légère courbe ou convexité. Un ajustement des roues relatif à la verticale qui établit la distance entre le haut et le bas de la roue.

Catégorie de véhicule *(Vehicle Type)* : La catégorie ou type de véhicule visé à l'article 571.3 du *Title 49* du *Code of Federal Regulations (CFR)* (É.U.) (49 CFR) ou aux articles 2(1) et 4 du Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (RSVA) (Canada), par ex., voiture de tourisme, véhicule de tourisme à usages multiples, camion, ou autobus, et à l'article 568.3, par ex., véhicule incomplet.

Ceinture de caisse *(Beltline)* : Ligne entourant la carrosserie du véhicule et située au niveau inférieur des glaces.

Ceinture de maintien du torse *(Upper Torso Positionning Belt)* : Un ensemble de ceintures conçu pour empêcher le mouvement excessif de la poitrine et des épaules. (Voir aussi « support latéral ».)

Ceinture de sécurité *(Seat Belt)* : Courroie, sangle ou dispositif semblable conçu pour retenir une personne dans un véhicule. (Voir « ceinture de sécurité à deux points d'ancrage » et « ceinture de sécurité à trois points d'ancrage ».)

Ceinture de sécurité à deux points d'ancrage *(Two-Point Seat Belt)* : Ceinture de sécurité comprenant seulement la ceinture sous-abdominale (ceinture de sécurité de type 1).

Ceinture de sécurité à trois points d'ancrage *(Three-Point Seat Belt)* : Ceinture de sécurité comprenant la ceinture sous-abdominale ainsi que la ceinture-baudrier (Ceinture de sécurité de type 2).

Ceinture sous-abdominale *(Lap Seat Belt)* : Une ceinture de sécurité qui a pour objet de restreindre le mouvement du bassin (« ceinture de sécurité de type 1 »). (Voir « ceinture de sécurité ».)

Ceinture-baudrier *(Shoulder Belt)* : La partie d'une ceinture de sécurité qui a pour objet de restreindre le mouvement au niveau de la poitrine et des épaules.

CFR : *Code of Federal Regulations* (codification des règlements fédéraux américains)

Charge d'épreuve statique *(Static Test Load)* : Le poids d'une charge statique servant à un essai.

Charge nominale *(Rated Load)* : La capacité de charge maximale établie par le fabricant.

Commande à distance *(Remote Switch)* : Une commande située à un endroit autre que celui d'origine.

Commande assistée *(Powered Control)* : Commande dont le fonctionnement est assisté par une force auxiliaire (par exemple., électrique, hydraulique, ou autre) réduisant l'effort requis par l'utilisateur.

Commande de porte *(Door Control)* : Voir « commande à distance ».

Commande extérieure *(Outside Control Switch)* : Une commande installée à l'extérieur du véhicule, qui fait fonctionner l'équipement adapté.

Commande manuelle de type pousser-basculer *(Push/Rock Hand Control)* : Dispositif permettant d'actionner l'accélérateur et les freins avec la main. On doit pousser vers l'avant (vers la pédale de freins) pour freiner, et basculer une poignée verticale vers l'arrière pour accélérer.

Commande manuelle de type pousser-tirer *(Push/Pull Hand Control)* : Dispositif permettant d'actionner l'accélérateur et les freins avec la main. On doit pousser vers l'avant (vers la pédale de freins) pour freiner, et tirer vers l'arrière pour accélérer.

Commande manuelle de type pousser-tirer à angle droit *(Push/Right Angle Pull Hand Control)* : Dispositif permettant d'actionner l'accélérateur et les freins avec la main. On doit pousser vers l'avant (vers la pédale de freins) pour freiner, et tirer vers le bas (vers le bassin) pour accélérer.

Commande manuelle de type pousser-tourner *(Push/Twist Hand Control)* : Dispositif permettant d'actionner l'accélérateur et les freins avec la main. On doit pousser vers l'avant (vers la pédale de freins) pour freiner, et tourner une poignée (comme sur une motocyclette) pour accélérer.

Commande manuelle pour quadraplégique *(Quad Hand Controls)* : Commande manuelle fabriquée spécialement pour le conducteur ayant un manque de force, de dextérité ou de contrôle au niveau des mains ou des poignets. De façon générale, ces dispositifs offrent un support additionnel pour les mains ou les poignets.

Commandes adaptées *(Para Hand Controls)* : Voir « commandes manuelles ».

Commandes d'accessoires *(Accessory controls)* **:** Commandes permettant le contrôle de l'environnement du véhicule (c.-à-d., chauffage, climatiseur, vitres électriques, radio, etc.)

Commandes manuelles *(Manual Hand Controls)* : Dispositif permettant au conducteur d'actionner l'accélérateur et/ou le frein de service en employant la main plutôt que le pied.

Commandes principales *(Primary Controls)* : Les commandes concernant le déplacement et la direction d'un véhicule (c.-à-d., accélération, freinage, direction).

Commandes secondaires *(Secondary Controls)* : Toutes les commandes d'un véhicule automobile à l'exception des commandes principales. (Voir « commandes principales ».)

Compartiment de toit pour fauteuil roulant *(Car Top Carrier)* : Système intégré d'élévateur et de rangement pour un fauteuil roulant manuel pliant. Le fauteuil roulant est soulevé par un système de chaînes, de câbles, ou de courroies, tout en le pliant et le rangeant dans un compartiment sur le toit du véhicule.

Concessionnaire d'équipement de mobilité *(Mobility Equipement Dealer)* : Dans le présent document, une entreprise qui assure l'installation d'équipement ou la modification de véhicules pour usage par les personnes handicapées, comme conducteur ou comme passager.

Courbure *(Warp)* : Une torsion ou courbe dans un élément qui à l'origine était plat ou droit.

CVC, CVCA *(HVAC)* : Chauffage, ventilation et climatisation (Aussi, « chauffage, ventilation et conditionnement d'air ».

Défaillance *(Malfunction)* : Défaut de fonctionnement; ne pas fonctionner de la façon normale ou usuelle.

Dégagement d'urgence *(Emergency Release)* : Une goupille, un levier, une poignée ou autre dispositif permettant le dégagement manuel dans le cas d'une panne d'alimentation.

Dégagement manuel *(Manual Release)* : Voir « dégagement d'urgence ».

Dégagement rapide *(Quick Release)* : Un dispositif permettant de retirer ou de démonter un élément avec un minimum d'outils. (démontage rapide)

Démarrage sans clé *(Keyless Ignition)* : Dispositif à distance ou télécommandé qui permet de démarrer ou d'arrêter le moteur d'un véhicule sans l'emploi d'une clé.

Démontage rapide : Voir « dégagement rapide ».

Dépression *(Vacuum)* : Voir « vide ».

Devrait *(Should)* : Terminologie utilisée pour indiquer un conseil, une recommandation; facultatif, les variations sont permises.

Dextérité *(Dexterity)* : Habileté et facilité à employer ses mains.

Direction à distance *(Remote Steering)* : Un second système de direction installé à un endroit autre que celui d'origine.

Direction à effort réduit *(Reduced Effort Steering)* : Une modification au système de direction assistée d'origine qui réduit l'effort requis sur le volant. Ce terme comprend les systèmes de direction à faible effort ainsi que les systèmes de direction sans effort. (Voir « direction à faible effort », « système de direction sans effort ».)

Direction à faible effort *(Low Effort Steering)* : Modification du système de direction assistée d'origine qui réduit l'effort requis sur le volant d'environ 50 %. (Voir « direction à effort réduit »)

Direction à effort réduit au maximum *(Maximum Reduced Effort Steering)* : L'effort minimal requis sur le volant pouvant être atteint pour un châssis de véhicule donné. (Voir « système de direction sans effort ».)

Dispositif d'aide à la conduite *(Steering Device)* : Dispositif fixé au volant pour aider à le tourner. Ceux-ci comprennent, entre autres, les dispositifs suivants :

boule : Dispositif en forme de poignée.

tripode; fourche à trois branches : Dispositif muni de trois branches, permettant de stabiliser la main et le poignet du conducteur.

en U ou **en V; fourche** : Dispositif muni de deux branches, permettant de stabiliser la main du conducteur.

manchette : Dispositif de forme ovale fixé au volant qui entoure la main du conducteur.

amputé : Dispositif qui s'intègre à la prothèse du conducteur.

sur mesure : Dispositif conçu pour une fonction ou conducteur en particulier.

prise palmaire: Dispositif qui entoure le revers de la main.

Dispositif de conduite pour personne amputée *(Amputee Steering Device)* : Voir « dispositif d'aide à la conduite ».

Dispositif de mobilité personnelle *(Personal Mobility Device)* : Dispositif/équipement pour aider une personne handicapée à se déplacer, tel le fauteuil roulant, le triporteur, le cadre de marche (la « marchette »).

Dispositif de verrouillage *(Interlock)* : Un dispositif dont le fonctionnement a pour but de contrôler le fonctionnement d'un autre dispositif ou élément. Un système de verrouillage comportant une interface avec un système de logique au moyen d'une épissure est considéré comme de la haute technologie; le prêt-à-l'emploi (« *plug and play* ») est considéré de la technologie traditionnelle.

Dispositif d'interdiction d'une commande manuelle *(Hand Control Lock-Out)* : Un mécanisme de verrouillage, manuel ou automatique, dont est muni certaines commandes manuelles pour limiter l'accès ou l'emploi de la commande.

Dispositif en U; fourche *(U-Grip Steering Device)* : Voir « dispositif d'aide à la conduite ».

Dispositif en V *(V-Grip Steering Device)* : Voir « dispositif d'aide à la conduite ».

Document de véhicule incomplet *(Incomplete Vehicle Document)* : Le document de véhicule incomplet énumère toutes les normes FMVSS-NSVAC applicables et indique si, et sous quelles conditions, le fabricant à l'étape finale pourra certifier la conformité à certaines exigences FMVSS-NSVAC en se fondant sur le fabricant du véhicule incomplet. Ceci s'appelle également certification « différée ». La conformité à certaines des exigences FMVSS-NSVAC concernant un véhicule incomplet sera différée, de sorte que le fabricant à l'étape finale sera responsable de certifier la conformité au reste des normes FMVSS-NSVAC. Le document de véhicule incomplet est associé à un véhicule spécifique et doit demeurer avec le véhicule jusqu'à sa certification finale.

Doit *(Shall)* : Terminologie utilisée pour indiquer l'exigence, l'obligation, aucune exception.

Élévateur à plate-forme *(Platform Lift)* : Élévateur de fauteuil roulant, pour fauteuil occupé, dont la plate-forme se range à la verticale ou sous le véhicule.

Élévateur de fauteuil roulant *(Wheelchair Hoist)* : Dispositif destiné à charger un fauteuil roulant inoccupé sur ou dans un véhicule.

Élévateur électrique/mécanique *(Electrical/Mechanical Lift)* : Un élévateur actionné par un moteur électrique et les éléments connexes.

Élévateur hydraulique *(Hydraulic Lift)* : Un élévateur employant une pompe hydraulique comme source d'alimentation pour soulever ou abaisser la plate-forme du fauteuil roulant.

Élévateur rotatif *(Rotary Lift)* : Élévateur pour fauteuil roulant muni d'une plate-forme qui se déploie en pivotant vers l'extérieur du véhicule et se range dans la partie cargaison (centrale) de la fourgonnette.

Élévateur semi-automatique *(Semi-Automatic Lift)* : Un élévateur dont le mouvement de la plate-forme est motorisé mais dont le déploiement à la position horizontale et le rangement sont manuels.

Élévateur sous le plancher *(Under-the-Floor Lift)* : Élévateur de fauteuil roulant avec espace de rangement situé entre le plancher et le cadre du véhicule.

Élévateur sous le véhicule *(Under-the-Vehicle Lift)* : Élévateur de fauteuil roulant avec espace de rangement situé sous le cadre de la fourgonnette.

Ensemble de retenue du bas du torse *(Lower Torso Restraint)* : Voir « ceinture sous-abdominale ».

Entrée sans clé *(Keyless Entry)* : Dispositif magnétique, à distance, ou télécommandé permettant d'ouvrir ou de fermer la porte d'un véhicule sans l'emploi d'une clé.

Entreprise de transformation *(Upfitter)* : Toute entreprise qui effectue des modifications aux véhicules, notamment la fabrication à l'étape finale et les modifications avant ou après la 1re vente.

Esthétiquement *(Aesthetically)* **:** Avec une apparence ou un effet plaisant.

Fabricant à l'étape finale *(Final-Stage Manufacturer)* : Entreprise qui effectue sur un véhicule incomplet les opérations de fabrication qui en feront un véhicule complet.

Fabricant de véhicules incomplets *(Incomplete Vehicule Manufacturer)* : Entreprise qui effectue des opérations de fabrication afin de produire un véhicule incomplet ainsi que le document de véhicule incomplet associé à celui-ci.

Fabricant d'équipement d'origine - FEO (Original Equipment Manufacturer - OEM) : Un fabricant de véhicules automobiles qui complète toutes les étapes de fabrication, de sorte que le véhicule est certifié conforme à toutes les normes FMVSS-NSVAC. (Fait généralement allusion aux grands constructeurs tels GM, Ford, Chrysler, Toyota, etc.)

Fabricant intermédiaire *(Intermediate Manufacturer)* : Un fabricant, autre qu'un fabricant de véhicules incomplets ou un fabricant à l'étape finale, qui effectue des opérations de fabrication sur un véhicule incomplet.

Fabriquer *(Manufacture)* : Assembler ou compléter l'assemblage d'un véhicule.

Faisceau de câbles *(Wiring Harness)* : Groupe de fils électriques contenus et protégés par un dispositif de revêtement externe.

FEO *(OEM)* : Fabricant d'équipement d'origine; Fabricant OEM

Fourgonnette de transport *(Transport Van)* : Véhicule employé pour le transport de passagers en fauteuil roulant (non conducteurs).

Frein de stationnement motorisé (Powered Parking Brake, Electric Parking Brake) : Dispositif électrique servant à enclancher et déclancher le frein de stationnement d'origine

Freinage à effort minimum *(Minimal Effort Braking)* : Une modification qui réduit la force de freinage à moins de 31 Newtons (7 livres de force).

Freinage à effort réduit *(Reduced Effort Braking)* : Une modification au système de freins assistés d'origine qui réduit l'effort requis sur la pédale. Ce terme comprend les systèmes de freinage à faible effort ainsi que les systèmes de freinage sans effort. (Voir « système de freinage sans effort ».)

Freinage à faible effort *(Low Effort Braking)* : Une modification au système de freins assistés d'origine qui réduit l'effort de freinage d'environ 50 %.

Haute technologie *(High Technology)* : Un dispositif de haute technologie est celui qui rencontre les critères suivants :

1) un dispositif qui sert à contrôler les fonctions du véhicule ou les commandes de conduite; **et**
2) fonctionne selon un système de logique conçu, ou agit comme interface (ou s'intègre) à un des systèmes électroniques du véhicule. Un système de verrouillage comportant une interface avec un système de logique au moyen d'une épissure est considéré comme de la haute technologie; le prêt-à-l'emploi (« *plug and play* ») est considéré de la technologie traditionnelle.

Exemples de dispositifs de haute technologie :

Exemples de commandes principales de conduite :

A) systèmes d'accélérateur ou de freins électriques
B) frein de stationnement électrique intégré à un système d'accélérateur ou de freins électriques
C) systèmes de direction à effort réduit
D) système de volant horizontal
E) système de freinage à effort réduit
F) systèmes de réserve pour les commandes principales

Exemples de commandes secondaires de conduite :

A) panneau ou ensemble de commandes déplacé avec interface à un système électronique d'origine
B) extension des câbles pour un dispositif électronique d'origine
C) sélecteur de vitesse motorisé

Hydraulique *(Hydraulic)* : Qui fonctionne par la résistance offerte ou la pression transmise par un liquide (l'eau ou l'huile) dans une section ou un tube.

Intégral *(integral)* : Qui forme une unité essentielle avec un autre élément; composé d'élément intégraux.

Interrupteur *(Switch)* : Dispositif servant à couper ou à rétablir le courant électrique dans un circuit (de façon stable ou momentanée). Quelques exemples :

pousser-tirer *(Push/Pull)* : Actionné en poussant ou en tirant.

à bascule *(Rocker)* : Actionné par un mouvement de bascule.

rotatif *(Rotary)* : Actionné par un mouvement de rotation.

à levier *(Toggle Switch)* : Actionné par un levier qui décrit un arc de cercle

à contact *(Contact)* : Actionné par la pression à un endroit particulier.

Interrupteur magnétique *(Magnetic Switch)* : Commande ou interrupteur qui est activé par un aimant.

ISO *(International Standards Organization)* : Organisation internationale de normalisation (ISO).

Levier de commande *(Joystick Control)* : Un dispositif de commande de direction, muni d'un seul levier vertical qui se déplace sur un ou deux axes, pour contrôler les fonctions principales d'un véhicule.

Linteau *(Lintel)* : Structure supportant la charge au-dessus d'une ouverture de porte.

Marché secondaire/«Jobber» (*Aftermarket)* **:** Marché des pièces automobiles fabriquées par les entreprises autres que les fabricants d'équipement d'origine, ou constructeurs OEM.

Modificateur (avant 1re vente) *(Alterer)* **:** Entreprise qui rend non conforme un véhicule d'un constructeur d'origine (OEM) complété, et le recertifie aux fins de la première vente au détail.

Modifier (avant 1re vente) *(Alter)* **:** Ajouter ou retirer un élément d'un véhicule, ou d'en modifier le fonctionnement, avant sa première acquisition à des fins autres que la revente.

Modifier *(Modify)* : Ajouter ou retirer un élément, ou changer le fonctionnement d'un élément, dans un véhicule après le premier achat à des fins autres que la revente. Par exemple, le fait de faire des modifications à un véhicule usagé à la demande de l'utilisateur final.

Momentané *(Momentary)* : Qui ne dure qu'un moment.

Pillier *(Pillar)* : Élément vertical de la structure d'un véhicule rattachant le toit à la carrosserie. Voir la partie « Illustrations ».

N.H.T.S.A. : *National Highway Traffic Safety Administration* (agence fédérale américaine pour la sécurité routière), (www.nhtsa.gov), Téléphone : 800-424-9393.

Non handicapé *(Non-Disabled)* : Personne qui ne requiert pas d'équipement adapté pour conduire un véhicule automobile sécuritairement.

NSVAC *(CMVSS)* : Normes de sécurité des véhicules automobiles du Canada.
(*Canadian Motor Vehicle Safery Standards*)
NSVAC : http://www.tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-crc-ch1038.htm
FMVSS : *Federal Motor Vehicle Safety Standards* (www.nhtsa.dot.gov/cars/rules/standards/)
(normes américaines de sécurité des véhicules automobiles)

Obligatoire *(Mandatory)* : Une exigence, une nécessité, ne laissant aucun choix (« doit »).

Occupé *(Occupied)* : Indique qu'une position assise est utilisée, par exemple dans un fauteuil roulant.

Orienté vers l'avant *(Forward Facing)* : Le fauteuil roulant et son passager font face à l'avant, de façon à ce que cette orientation soit parallèle au côtés du véhicule.

Ouvre-porte électrique *(Powered Door Opener)* : Dispositif électrique permettant d'ouvrir ou de fermer une porte à l'aide d'une commande à distance.

PAQ (QAP) : Programme d'assurance de la qualité de l'ANCEM. (Voir http://www.nmeda.org/quality-assurance-program/aboutqap/ default.aspx)

Tablette tactile *(Touch Pad)* : Un dispositif ou surface de commande qui agit comme un interrupteur sensible au toucher.

Pédales électriques *(Powered Pedals)* : Un dispositif pour ajuster la position des pédales vers l'avant ou l'arrière.

Pendentif de main *(Hand Held Pendant)* : Harnais de contrôle qui opère de l'équipement de mobilité.

Plancher abaissé *(Dropped floor)* : Voir « plancher abaissé central », « plancher abaissé côté conducteur », « plancher abaissé côté passager » ou « plancher abaissé double ».

Plancher abaissé central *(Centered lowered floor, Cargo lowered floor)* : Le plancher d'origine est enlevé et abaissé de l'arrière des sièges conducteur et passager jusqu'à l'avant des passages de roues arrière et jusqu'à l'entrée latérale du véhicule. Est aussi appelé « plancher abaissé de type cargo ».

Plancher abaissé côté conducteur *(Driver's Lowered Floor)* : Plancher abaissé d'un véhicule allant de la zone du conducteur jusqu'au devant des passages de roues arrières, excluant la zone du passager avant.

Plancher abaissé côté passager *(Passenger Lowered Floor)* : Plancher abaissé d'un véhicule allant de la zone du passager avant jusqu'au devant des passages de roues arrières, excluant la zone du conducteur.

Plancher abaissé double *(Double Lowered, Double Dropped Floor)* : Réfère généralement à une modification qui abaisse le plancher dans les zones du conducteur, du passager et centrale.

Plancher plat *(Flat Floor)* : Une surface lisse et stable qui remplace ou recouvre un plancher ondulé d'origine.

Plaque d'appui *(Backing plate)* : Renfort conçu pour réduire les contraintes et renforcer une zone spécifique d'une modification.

Plate-forme élévatrice *(Lift Platform)* : La surface sur laquelle repose le fauteuil roulant, qui sera élevée ou abaissée lors du fonctionnement de l'élévateur.

Plate-forme élévatrice automatisée *(Automatic Lift)* : Élévateur dont le soulèvement, la descente, le rangement et le déploiement sont effectués par une source d'alimentation autre que manuelle.

Plate-forme élévatrice électrique *(Power Elevating Platform)* : Un dispositif pour élever la partie du plancher sous la zone du conducteur ou du passager.

Pliable *(Collapsibility)* : Capacité de se replier, de se rabattre dans une forme plus compacte.

PNBE *(GAWR)* : Poids nominal brut sur l'essieu. (Voir « poids nominal du véhicule ».)

PNBV *(GVWR)* : Poids nominal brut du véhicule (Voir « poids nominal du véhicule ».)

Pneumatique *(Pneumatic)* : Se dit d'un élément gonflé à l'air comprimé, ou conçu pour le contenir, ou qui fonctionne par la pression de l'air.

Poids à vide *(Unloaded vehicle weight, UVW)* : Voir « poids nominal du véhicule ».

Poids nominal du véhicule *(Vehicle Weight Rating)* :

> **Poids nominal brut sur l'essieu, PNBE** *(Gross Axle Weight Rating, GAWR)* : La valeur spécifiée par le fabricant d'un véhicule comme poids sur un seul essieu du véhicule en charge (tous les occupants, plein réservoir de carburant, etc.).
>
> **Poids nominal brut du véhicule, PNBV** *(Gross Vehicle Weight Rating, GVWR)* : La valeur spécifiée par le fabricant comme poids d'un véhicule en charge (tous les occupants, plein réservoir de carburant, etc.).
>
> **Poids du véhicule sans charge** *(Unloaded Vehicle Weight, UVW)* : désigne le poids du véhicule dont les réservoirs sont remplis à pleine capacité de tous les liquides nécessaires à son fonctionnement, mais sans chargement ni occupants.

Poignée de soutien (*Transfer Handle*) : Voir « poignée de transfert ».

Poignée de transfert *(Transfer Bar)* : Barre, poignée ou courroie pour aider une personne lors de l'entrée ou la sortie d'un véhicule (aussi « poignée de soutien »).

Point H *(H-Point)* : Le point d'articulation mécanique des hanches d'un mannequin qui simule le point d'articulation de la hanche humaine.

Porte surélevée *(Raised Door)* : Une porte d'origine qui a été modifiée ou remplacée afin d'en augmenter la hauteur.

Clé adapté *(Adapted key holder, Quad key)* **:** Dispositif conçu pour améliorer la préhension d'une clé et pour augmenter l'effet de levier.

Pratiques d'ingénierie *(Engineering Practices)* : Concept référant à l'analyse, l'évaluation ou l'application des procédures techniques acceptables. Cette expression réfère habituellement à des procédures ou à des normes.

Premier acheteur au détail *(First Retail Purchaser)* : Le premier acheteur d'un véhicule à des fins autres que la revente.

Protecteur de pédale *(Pedal Guard)* : Un dispositif installé dans un véhicule pour empêcher l'accès à l'accélérateur ou à la pédale de freins. (Voir « accélérateur à gauche » et « commandes manuelles ».)

Rabat de sécurité *(Safety Flap)* : Voir « barrière extérieure ».

Rallonge de colonne - ajout *(Column extension - Add-on)* : Une pièce d'écartement est ajoutée entre le volant et la colonne de direction. Cette pièce rapproche le volant du conducteur.

Rallonge de colonne - structural *(Column extension - Integral)* : La colonne de direction originale est sectionnée et une pièce d'écartement y est soudée. Cette modification rapproche le volant du conducteur. Doit être effectué par un soudeur certifié.

Rallonge de sélecteur de vitesse *(Gear Shift Extension)* : Dispositif fixé au levier du sélecteur de vitesse d'origine qui offre un plus grand bras de levier pour faciliter son opération.

Rallonge du levier de frein de stationnement *(Manual Parking Brake Extension)* : Poignée permettant au conducteur d'appliquer le frein de stationnement avec la main.

Rallonge du levier des clignotants *(Turn Signal Extension)* : Dispositif fixé au levier des clignotants d'origine pour permettre d'activer ceux-ci d'un endroit différent.

Rallonges de pédales *(Pedal Extensions)* : Dispositifs installés sur l'accélérateur ou la pédale de freins pour usage par une personne de petite stature. (Voir aussi « pédales électriques ».)

Rampe *(Ramp)* : Plan incliné permettant de passer d'un niveau à un autre.

Recommandé *(Recommended)* : Qui est acceptable, convenable, conseillé.

Renfort de toit *(Roof Support Structure, Structural Reinforcement for Tops)* : Une structure de renfort pour éviter ou limiter l'affaissement du toit d'un véhicule automobile. (voir aussi « cage de sécurité ».)

Résistant aux intempéries *(Weatherproof)* : Qui peut résister aux rigueurs du climat sans être endommagé.

Retenue sous-abdominale *(Lap Restraint)* : Voir « ceinture sous-abdominale ».

Revêtement de protection/Traitement antirouille *(Undercoating)* : Couche protectrice appliquée sous le véhicule.

S.A.E. : *Society of Automotive Engineers* (association américaine des ingénieurs de l'automobile) (www.sae.org).

Sélecteur de vitesse à gauche *(Crossover gear shift extension)* : Dispositif fixé au sélecteur de vitesse d'origine sur la colonne de direction et qui passe du coté gauche de celle-ci. (Voir aussi « Rallonge de sélecteur de vitesse ».)

Sélecteur de vitesse électrique/motorisé *(Powered Gearshift Selector)* : Un dispositif électrique pour effectuer la sélection du rapport de transmission.

Prise palmaire *(Palm Grip Steering Device)* : Voir « dispositif d'aide à la conduite ».

Servo- , servomoteur *(Servo)* : Dispositif qui multiplie l'effort physique appliqué à une commande en utilisant une source d'alimentation externe. (Voir « commande assistée ».)

Soudeur certifié *(Certified welder)* : Une personne qualifiée pour souder en employant des méthodes de soudure établies et recommandées par la *American Welding Association* ou par le Bureau Canadien de Soudage.

Sous-plancher pour fauteuil roulant *(Wheelchair Sub Floor)* : Un matériau employé pour créer une surface lisse afin de faciliter le déplacement d'un fauteuil roulant.

Spécialiste certifié en réadaptation à la conduite automobile/CRDS *(Certified Driver Rehabilitation Specialist, CDRS)* : Une personne qui a acquis les connaissances et l'expérience nécessaires dans le domaine de la réadaptation de conducteurs et qui a obtenu et conservé sa certification.

Spécialiste en réadaptation à la conduite *(Driver Rehabilitation Specialist)* : Dans le présent document, toute personne, oeuvre, hôpital ou entreprise qui assure l'évaluation et/ou la formation des personnes handicapées en raison de leurs besoins en matière de transport, comme conducteur ou comme passager.

Support de carrosserie *(Body Mount)* : Dispositif fixant le plancher du véhicule à son cadre, ou l'isolant de celui-ci. Les supports de carrosseries font partie intégrante d'un véhicule de type carrosserie sur cadre.

Support latéral *(Lateral Support)* : Dispositif installé sur un fauteuil roulant qui permet une plus grande stabilité à l'utilisateur. Un tel dispositif est souvent requis pour des conducteurs en fauteuil roulant. Peut aussi signifier une modification personnalisée du siège. (Voir aussi « Ceinture de maintien du torse ».

Support pour fauteuil roulant *(Wheelchair Carrier)* : Dispositif destiné au transport d'un fauteuil roulant inoccupé sur ou dans un véhicule.

Système d'agenouillement *(Kneeling System)* : Un dispositif, souvent retrouvé sur les fourgonnettes à plancher abaissé, qui réduit la distance entre le plancher et le sol, diminuant ainsi l'angle de la rampe d'accès.

Système d'arrimage/ancrage automatique *(Automatic securement, Automatic tie down)* : Arrimage qui se verrouille et se dégage à l'aide d'un dispositif de fixation automatique mécanique ou électrique.

Système de direction aux pieds *(Foot Steering)* : Modification du système de direction d'origine permettant de diriger le véhicule par le ou les pieds du conducteur.

Système de direction sans effort *(Zero Effort Steering)* : Une modification du système de direction assistée d'origine qui réduit l'effort requis d'environ 75-95 %. (Voir « direction à effort réduit ».)

Système de freinage sans effort *(Zero Effort Braking)* : Une modification au système de freins assistés d'origine qui réduit l'effort de freinage d'environ 95 %. (Voir « freinage à effort réduit ».)

Système de réserve, système de secours: *(Backup system)* : Système ou source d'alimentation prenant le relais dans le cas d'une défaillance du système ou de la source d'alimentation principale.

Système de secours *(Backup system)* : Voir « Système de réserve ».

Systèmes d'accélération et de freinage assistés *(Powered Gas and Brake Systems)* : Dispositif qui utilise une source d'alimentation provenant du véhicule pour suppléer à la force et aux gestes du conducteur afin de contrôler l'accélération, la vitesse et le freinage du véhicule.

Tablier *(Dash Panel)* : Cloison séparant le compartiment moteur de l'habitacle dans un véhicule.

Technologie traditionnelle *(Low Technology)* : Un dispositif ou une modification qui ne rencontre pas la définition de dispositif ou modification de « haute technologie ».

Exemples de dispositifs de technologie traditionnelle :

Exemples de commandes principales de conduite :

A) commandes manuelles de l'accélérateur ou des freins
B) accélérateur à gauche
C) levier du frein de stationnement ou dispositif autonome de frein de stationnement électrique
D) dispositif de direction
E) frein pour la formation des conducteurs

Exemples de commandes secondaires de conduite :

A) commande déplacée du klaxon (système de mise à la masse)
B) levier d'activation des clignotants
C) rallonge d'interrupteurs sur commandes d'origines
D) sélecteur de vitesse
E) base de siège de transfert

Télécommande *(Hand Held Remote Control)* : Un dispositif portable permettant de faire fonctionner l'équipement de mobilité à distance.

Toit surélevé *(Raised Roof)* : Une modification où une partie ou la totalité du pavillon (toit) d'origine est remplacé par un toit surélevé de remplacement (marché secondaire/« jobber »). (Voir aussi « renfort de toit »).

Tripode; fourche à trois branches *(Tri-Pin Spinner Device)* : Voir « dispositif d'aide à la conduite ».

Véhicule à cadre *(Framed Vehicle)* : Véhicule automobile qui présente une carrosserie indépendante ou séparée de son cadre.

Véhicule automobile neuf *(New Motor Vehicle)* : Un véhicule automobile qui n'a pas été vendu, sauf à des fins de revente; qui n'a pas encore été vendu à un utilisateur final.

Véhicule automobile usagé *(Used Motor Vehicle)* : Un véhicule automobile qui a déjà été vendu à des fins autres que la revente (a déjà été vendu à un utilisateur final).

Véhicule complet *(Completed Vehicle)* : Un véhicule qui ne requiert aucune autre opération de fabrication afin de fonctionner tel que prévu, et sur lequel il ne reste qu'à poser des éléments faciles à installer, tels les miroirs, jantes et pneus, ou compléter les étapes de finition mineures, telles la peinture.

Véhicule de base *(Base Vehicle)* : Un véhicule, complet ou incomplet, sur lequel on effectue des opérations de fabrication ou de modification (avant ou après la 1re vente).

Véhicule de transport adapté *(Para Transit Vehicle)* : Un véhicule automobile modifié pour le transport de plusieurs utilisateurs de fauteuils roulants, généralement pour usage commercial.

Véhicule immatriculé à des fins commerciales *(Commercially Licensed Vehicle)* : Un véhicule immatriculé par une entreprise, et aux couleurs de celle-ci, en vue d'une utilisation commerciale.

Véhicule immatriculé au nom d'un particulier *(Personnally Licensed Vehicule)* : Véhicule immatriculé au nom d'un particulier pour utilisation privée.

Véhicule incomplet *(Incomplete Vehicle)* : Un véhicule sur lequel d'autres étapes de fabrication sont nécessaires afin d'en faire un véhicule complet qui respecte toutes les exigences des NSVAC. Sur ces véhicules, certaines exigences NSVAC sont respectées, mais pas toutes. Il s'agit généralement d'un véhicule conforme qui a été partiellement démonté.

Véhicule monocoque *(Unibody, Unibody Vehicule)* : Véhicule dont la carrosserie sert de cadre, sans qu'il y ait de châssis.

Vide *(Vacuum)* : Un espace dépourvu de toute matière; pression d'air négative; dépression.

Visuel *(Visual)* : Fait ou accompli uniquement par l'usage de la vue.

Volant horizontal *(Horizontal Steering)* : Une modification qui permet l'ajustement du volant sur un plan horizontal.

Volant superposé *(Deep dish Steering wheel)* : Volant provenant du marché secondaire/«jobber», qui le rapproche du conducteur. Son usage est généralement incompatible avec un sac gonflable.

WC19 : La norme WC19 de la ANSI/RESNA (*American National Standards Institute* / *Rehabilitation Engineering and Assistive Technology Society of North America*) (association nord-américaine de l'ingénierie de la réadaptation et la technologie d'assistance), concernant les fauteuils roulants utilisés comme sièges dans les véhicules automobiles, est une norme volontaire de l'industrie qui établit des exigences minimales de conception et de rendement pour les fauteuils roulants occupés par des passagers voyageant en véhicule automobile.

WTORS : Un acronyme de la SAE pour *Wheelchair Tie-down Occupant Restraint System* (système d'arrimage/ancrage de fauteuil roulant et de retenue d'occupant).

Pour des définitions additionnelles (en anglais), voir le lien suivant :
www.cartrackers.com/auto_glossary

ANNEXE D
Étiquettes et descriptions

Association nationale des concessionnaires d'équipement de mobilité
Directives

Ajouté le 20 janvier 2011	Page 1 de 8

Étiquette de certification

http://tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-crc-ch1038.htm
Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles

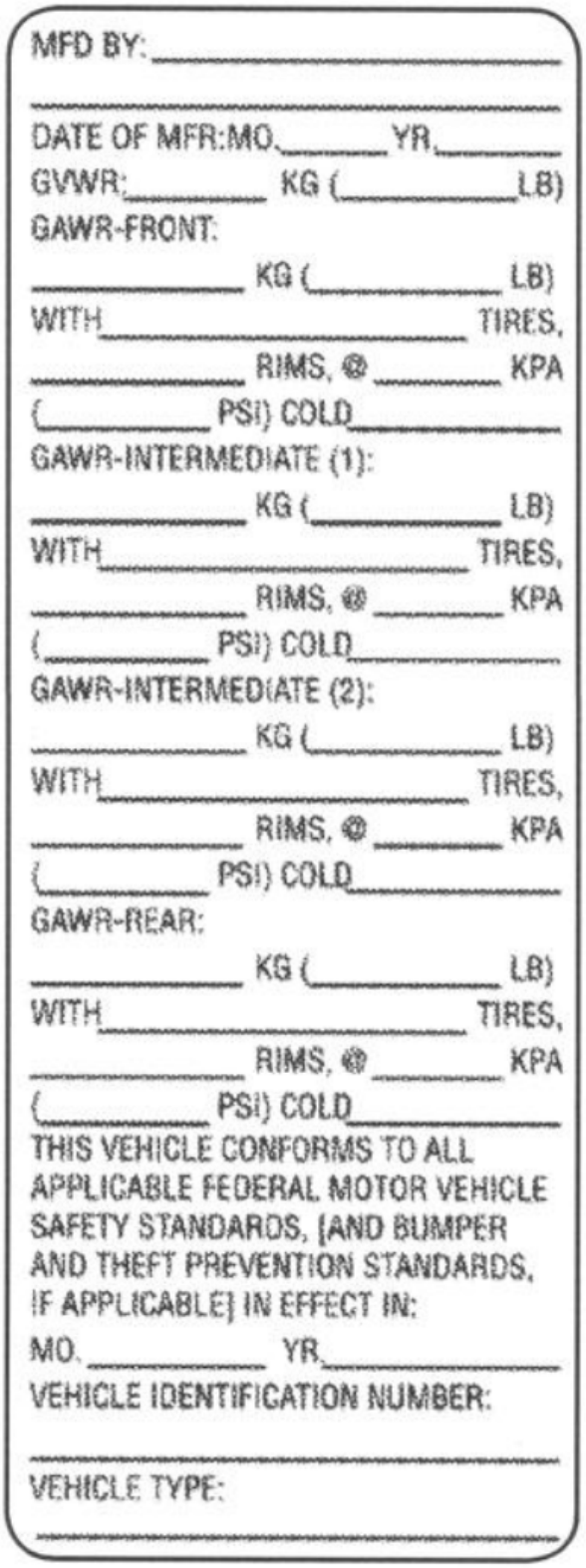
Catégorie d'étiquette : Étiquette du fabricant
Utilisée par : Fabricant à l'étape finale
État d'origine du véhicule : Incomplet
Emplacement de l'étiquette : sur le montant B, côté conducteur, ou bord de la porte

Exige une étiquette du fabricant à l'étape finale. Un véhicule d'origine incomplet portera une étiquette de certification de véhicule incomplet du fabricant. Ne pas couvrir l'étiquette de véhicule incomplet.

MANUFACTURED BY/FABRIQUÉ PAR: TYPE OF VEHICLE / TYPE DE VÉHICULE: *_____ DATE: . GVWR/PNBV_____KG. V.I.N./N.I.V:			
GAWR/PNBE KG	TIRE/PNEU - DIMENSION - RIM/JANTE		COLD INFL. PRESS./ PRESS.DE GONFL. À FROID PSI/LPC KPA
1			
2			
THIS VEHICLE CONFORMS TO ALL APPLICABLE STANDARDS PRESCRIBED UNDER THE CANADIAN MOTOR VEHICLE SAFETY REGULATIONS IN EFFECT ON THE DATE OF MANUFACTURE / CE VÉHICULE EST CONFORME À TOUTES LES NORMES QUI LUI SONT APPLICABLES EN VERTU DU RÈGLEMENT SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA EN VIGUEUR À LA DATE DE SA FABRICATION			

INCOMPLETE VEHIUCLE MANUFACTURED BY/VÉHICULE INCOMPLÈT FABRIQUÉ PAR: DATE:_____ . GVWR/PNBV_____KG. V.I.N./N.I.V:			
GAWR/PNBE KG	TIRE/PNEU - DIMENSION - RIM/JANTE		COLD INFL. PRESS./ PRESS.DE GONFL. À FROID PSI/LPC KPA
1			
2			

l'étiquette de véhicule incomplet



FABR. PAR: _____

_____

DATE DE FABR.: MO. _____ AN. _____

PNBV: _____ KG (_____ LB)

PNBE-AVANT:

_____ KG (_____ LB)

AVEC _____ PNEUS

_____ JANTES, à _____kPa

(_____ PSI) FROID _____

PNBE-INTERMÉDIAIRE (1):

_____ KG (_____ LB)

AVEC _____ PNEUS

_____ JANTES, à _____kPa

(_____ PSI) FROID _____

PNBE-INTERMÉDIAIRE (2):

_____ KG (_____ LB)

AVEC _____ PNEUS

_____ JANTES, à _____kPa

(_____ PSI) FROID _____

PNBE-ARRIÈRE:

_____ KG (_____ LB)

AVEC _____ PNEUS

_____ JANTES, à _____kPa

(_____ PSI) FROID _____

CE VÉHICULE EST CONFORME À TOUTES LES NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA APPLICABLES (ET LES NORMES CONCERNANT LES PARE-CHOCS ET LA PRÉVENTION DES VOLS, LE CAS ÉCHÉANT) EN VIGUEUR LE:

MO. _____ AN. _____

NUMÉRO D'IDENTIFICATION DU VÉHICULE:

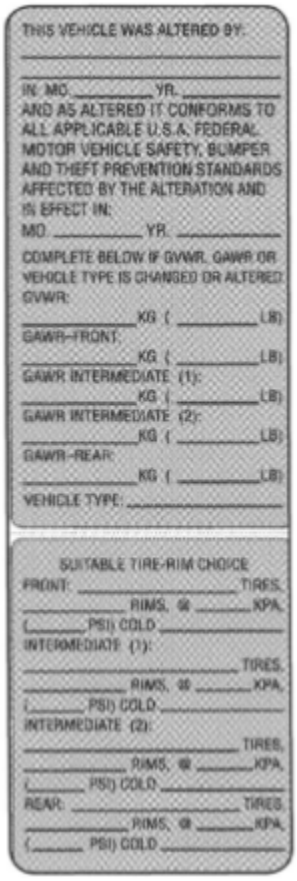
_____

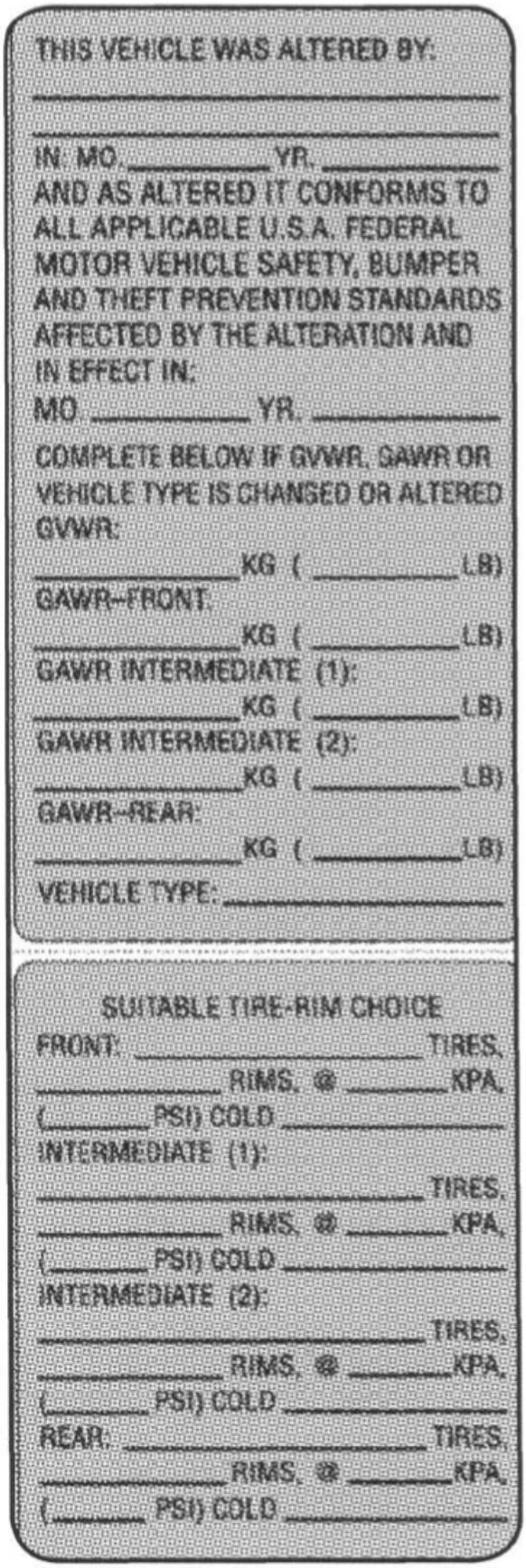
CATÉGORIE DE VÉHICULE:

_____

Ajoute une étiquette de modification.
Exige une étiquette de l'entreprise de modification

Catégorie d'étiquette : Étiquette d'entreprise de modification
Utilisée par : Entreprise de modification
État d'origine du véhicule: Complet, Certifié, Avant la première vente au détail
Emplacement de l'étiquette: À côté de l'étiquette de certification du fabricant d'origine (OEM). (Ne doit pas recouvrir l'étiquette du fabricant d'origine.


THIS VEHICLE WAS ALTERED BY:
IN: MO. _____ YR. _____
AND AS ALTERED IT CONFORMS TO ALL APPLICABLE U.S.A. FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY, BUMPER AND THEFT PREVENTION STANDARDS AFFECTED BY THE ALTERATION AND IN EFFECT IN:
MO. _____ YR. _____
COMPLETE BELOW IF GVWR, GAWR OR VEHICLE TYPE IS CHANGED OR ALTERED:
GVWR:
_____ KG (_____ LB)
GAWR-FRONT:
_____ KG (_____ LB)
GAWR INTERMEDIATE (1):
_____ KG (_____ LB)
GAWR INTERMEDIATE (2):
_____ KG (_____ LB)
GAWR-REAR:
_____ KG (_____ LB)
VEHICLE TYPE: _____
SUITABLE TIRE-RIM CHOICE
FRONT: _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA,
(_____ PSI) COLD _____
INTERMEDIATE (1):
_____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA,
(_____ PSI) COLD _____
INTERMEDIATE (2):
_____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA,
(_____ PSI) COLD _____
REAR: _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____ KPA,
(_____ PSI) COLD _____


THIS VEHICLE WAS ALTERED BY:
IN: MO. _____ YR. _____
AND AS ALTERED IT CONFORMS TO ALL APPLICABLE U.S.A. FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY, BUMPER AND THEFT PREVENTION STANDARDS AFFECTED BY THE ALTERATION AND IN EFFECT IN:
MO. _____ YR. _____
COMPLETE BELOW IF GVWR, GAWR OR VEHICLE TYPE IS CHANGED OR ALTERED
GVWR:
_____KG (_____LB)
GAWR–FRONT:
_____KG (_____LB)
GAWR INTERMEDIATE (1):
_____KG (_____LB)
GAWR INTERMEDIATE (2):
_____KG (_____LB)
GAWR–REAR:
_____KG (_____LB)
VEHICLE TYPE: _____
SUITABLE TIRE-RIM CHOICE
FRONT: _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____KPA,
(_____ PSI) COLD _____
INTERMEDIATE (1):
_____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____KPA,
(_____ PSI) COLD _____
INTERMEDIATE (2):
_____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____KPA,
(_____ PSI) COLD _____
REAR: _____ TIRES,
_____ RIMS, @ _____KPA,
(_____ PSI) COLD _____

CE VÉHICULE A ÉTÉ MODIFIÉ PAR:

_____

_____

EN: MO. _____ AN. _____

ET TEL QUE MODIFIÉ, IL EST CONFORME À TOUTES LES NORMES CANADIENNES SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES, DES PARE-CHOCS ET DE PRÉVENTION DES VOLS APPLICABLES À LA MODIFICATION EN VIGUEUR EN VIGUEUR EN:

MO. _____ AN. _____

REMPLIR CI-DESSOUS SI LE PNBV, PNBE OU LA CATÉGORIE DE VÉHICULE EST CHANGÉ OU MODIFIÉ:

PNBV:

_____ KG (_____ LB)

PNBE-AVANT:

_____ KG (_____ LB)

PNBE INTERMÉDIAIRE (1):

_____ KG (_____ LB)

PNBV INTERMÉDIAIRE (2):

_____ KG (_____ LB)

PNBE-ARRIÈRE:

_____ KG (_____ LB)

CATÉGORIE DE VÉHICULE

CHOIX PNEU-JANTE CONVENABLE

AVANT: PNEUS _____

JANTES :_____ à _____kPa

(_____ PSI) FROID _____

INTERMÉDIAIRE (1):

PNEUS _____

JANTES :_____ à _____kPa

(_____ PSI) FROID _____

INTERMÉDIAIRE (2):

PNEUS _____

JANTES :_____ à _____kPa

(_____ PSI) FROID _____

ARRIÈRE: PNEUS _____

JANTES :_____ à _____kPa

(_____ PSI) FROID _____

Étiquette « Rendre inopérant » - US

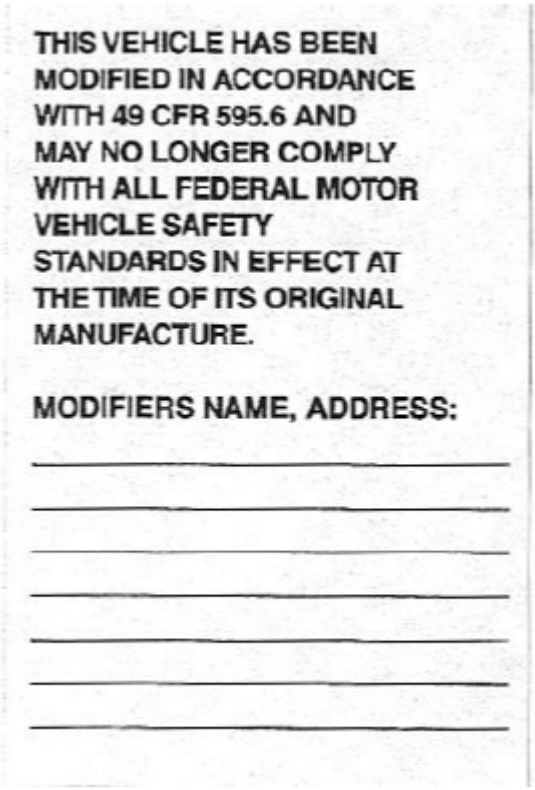
http://www.access.gpo.gov/nara/cfr/waisidx 06/49cfr595 06.html

CFR Titre 49, Partie 595

Catégorie d'étiquette : Rendre inopérant
Utilisée par : Modificateur inscrit auprès de la NHTSA
État d'origine du véhicule : Complet (Certifié, avec étiquette), Vendu à l'utilisateur final
Emplacement de l'étiquette: Adjacente à l'étiquette de certification du fabricant d'origine OEM (Ne doit pas couvrir l'étiquette du fabricant d'origine.)

Une étiquette « Rendre inopérant » est nécessaire si une norme FMVSS prévue à 49 CFR 595.7 n'est plus respectée après la modification. L'étiquette exige une adresse civique de l'entreprise qui a modifié le véhicule. Si cette étiquette est utilisée, il y a d'autres exigences qui doivent être respectées aux fins de la documentation et le suivi. Voir 49 CFR 595.7D.

Voir les Directives, Partie 1.


THIS VEHICLE HAS BEEN MODIFIED IN ACCORDANCE WITH 49 CFR 595.6 AND MAY NO LONGER COMPLY WITH ALL FEDERAL MOTOR VEHICLE SAFETY STANDARDS IN EFFECT AT THE TIME OF ITS ORIGINAL MANUFACTURE.

MODIFIERS NAME, ADDRESS:

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

CE VÉHICULE A ÉTÉ MODIFIÉ SUIVANT 49 CFR 595.7D ET POURRAIT NE PLUS ÊTRE CONFORME À TOUTES LES NORMES DE SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES DU CANADA EN VIGUEUR LORS DE SA FABRICATION.

NOM ET ADRESSE DE L'ENTREPRISE DE MODIFICATION

_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____
_____

Étiquette de pneus

http://tc.gc.ca/fra/lois-reglements/reglements-crc-ch1038-ann-iv-110.htm

Règlement sur la sécurité des véhicules automobiles (C.R.C., ch. 1038) Sélection des pneus et des jantes pour les véhicules automobiles d'un PNBV de 4 536 kg ou moins (norme 110)

Catégorie d'étiquette : Étiquette de pneus

Utilisée par : Fabricant à l'étape finale et Entreprise de modification

État d'origine du véhicule : Complet (avant la première vente au détail) et Incomplet

Emplacement de l'étiquette : L'étiquette est placée au dessus de l'étiquette du fabricant d'origine.

Cette étiquette doit être utilisée s'il n'y a pas d'étiquette de pneus ou s'il y a eu un changement dans le nombre de places assises ou dans l'information sur les pneus ou jantes.

(Ajouter « Échantillon complété » à l'étiquette du véhicule)

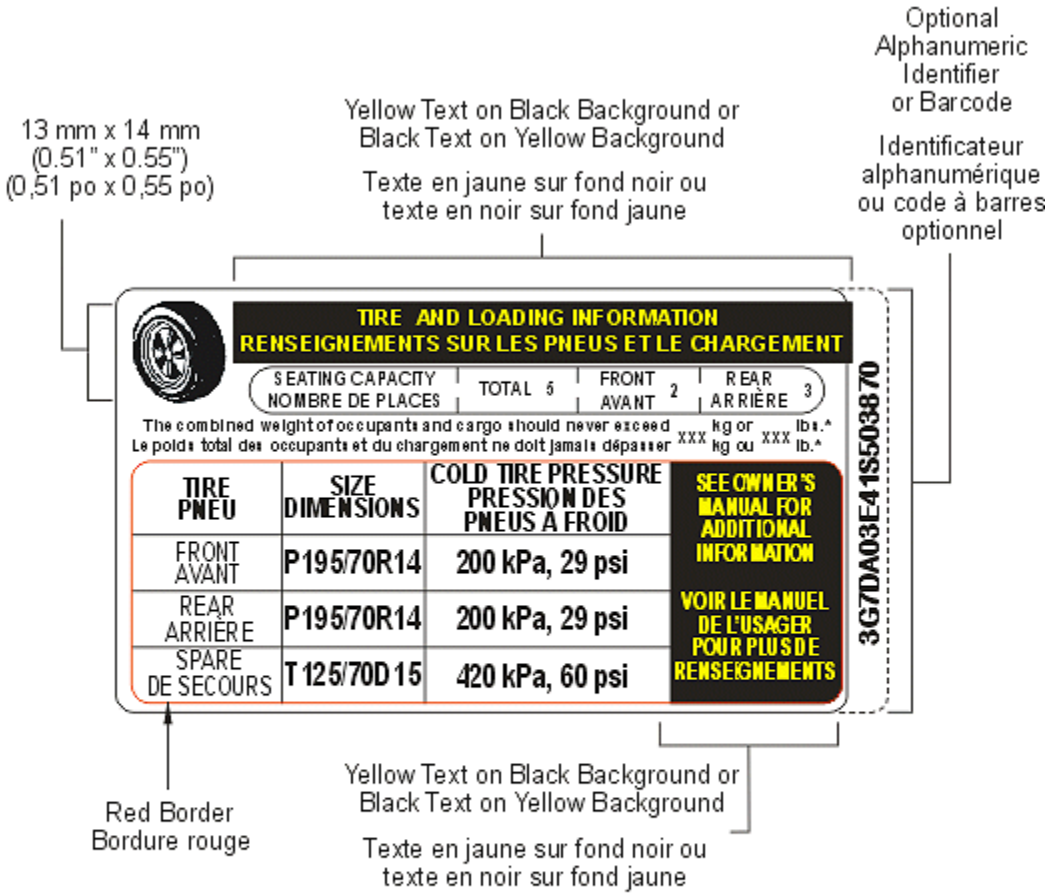


Figure 6 — Plaque du véhicule : Exemple bilingue

Catégorie d'étiquette : Étiquette de réduction de la capacité de charge

Utilisée par : Entreprise de modification

État d'origine du véhicule : Complet et certifié

Emplacement de l'étiquette : L'étiquette est placée à côté de l'étiquette de pneus déjà en place

Le modificateur a deux choix :

1) Si une modification ajoute le moindre de un-et-demi pour cent (1,5 %) du PNBV ou 45,5 kg (100 lb) de poids additionnel, la réduction de la capacité de charge doit être déterminée et une étiquette de capacité de charge réduite, précisant la nouvelle capacité de charge, doit être apposée au véhicule, à l'intérieur de 2,5 cm (1") de l'étiquette de pneus en place.

2) Ne rien faire si la capacité de charge n'a pas été réduite par le moindre de un-et-demi pour cent (1,5 %) du PNBV et 45,5 kg (100 lb).

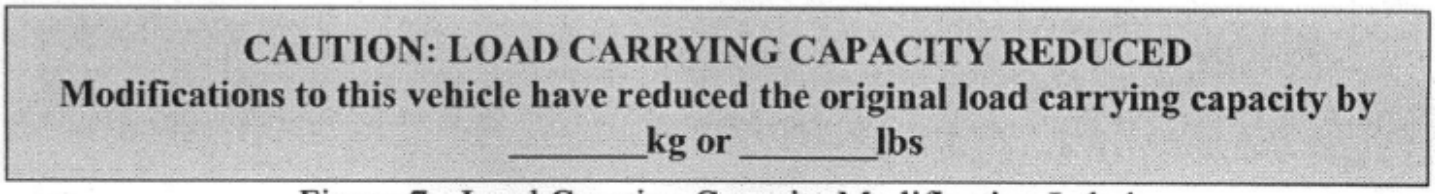

CAUTION: LOAD CARRYING CAPACITY REDUCED
Modifications to this vehicle have reduced the original load carrying capacity by
_____kg or _____lbs

Figure 7 - Load Carrying Capacity Modification Label

ATTENTION: CAPACITÉ DE CHARGE RÉDUITE
Des modifications à ce véhicule ont réduit la capacité de charge initiale de
_____ kg ou _____ lb

Figure 7 - Étiquette de modification de la capacité de charge